

Europeiska unionens officiella tidning

C 245



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtioandra årgången

13 oktober 2009

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

I Resolutioner, rekommendationer och yttranden

YTTRANDEN

Kommissionen

2009/C 245/01	Kommissionens yttrande inom ramen för artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (Arbetstidsdirektivet) – Förlängning av tillämpningen av övergångsbestämmelser när det gäller arbetstiden för läkare under utbildning i Förenade kungariket	1
2009/C 245/02	Kommissionens yttrande inom ramen för artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (Arbetstidsdirektivet) – Förlängning av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning i Nederländerna	6
2009/C 245/03	Kommissionens yttrande inom ramen för artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (Arbetstidsdirektivet) – Förlängning av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning i Ungern	10

SV

II *Meddelanden*

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN

Kommissionen

2009/C 245/04	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS) ⁽¹⁾	14
---------------	---	----

IV *Upplysningar*

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN

Rådet

2009/C 245/05	Rådets beslut av den 9 oktober 2009 om utnämning av italienska, luxemburgska och maltesiska ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet	15
2009/C 245/06	Rådets beslut av den 9 oktober 2009 om utnämning av slovenska ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet	17
2009/C 245/07	Rådets beslut av den 9 oktober 2009 om utnämning av två suppleanter i styrelsen för Europeiska fonden för förbättring av levnads- och arbetsvillkor	18

Kommissionen

2009/C 245/08	Eurons växelkurs	19
---------------	------------------------	----



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

YTTRANDEN

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS YTTRANDE

inom ramen för artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (Arbetstidsdirektivet)

Förlängning av tillämpningen av övergångsbestämmelser när det gäller arbetstiden för läkare under utbildning i Förenade kungariket

(2009/C 245/01)

1. Inledning

Detta yttrande grundar sig på artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG⁽¹⁾ om arbetstidens förläggning i vissa avseenden ("arbetstidsdirektivet") och avser ett meddelande från Förenade kungariket enligt den artikeln om att man vill fortsätta tillämpa övergångsbestämmelserna fram till den 31 juli 2011 i fråga om begränsning av arbetstiden för läkare under utbildning.

Läkare under utbildning undantogs från tillämpningsområdet för det första arbetstidsdirektivet 1993. Detta ändrades 2000 genom ett ändringsdirektiv och numera omfattas läkare av det konsoliderade arbetstidsdirektivet precis som andra arbetstagare⁽²⁾. Enligt artikel 6 i direktivet begränsas normalt arbetstiden till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt⁽³⁾, inklusive övertid. Enligt artikel 17.5 i arbetstidsdirektivet medges dock övergångsbestämmelser när det gäller tillämpningen av dessa gränser på veckoarbetstiden för läkare under utbildning.

Relevanta delar av artikel 17.5 lyder enligt följande:

"... Med avseende på artikel 6 (gränsen på 48 timmar för den genomsnittliga veckoarbetstiden) skall avvikelser (som avser läkare under utbildning) tillåtas under en övergångsperiod på fem år räknat från den 1 augusti 2004.

Medlemsstaterna får vid behov under ytterligare högst två år (från och med den 1 augusti 2009) beakta svårigheter när det gäller att uppfylla bestämmelserna om arbetstid med avseende på deras ansvar för organisationen och tillhandahållande av hälso- och sjukvård. Minst sex månader före övergångsperiodens utgång skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen med angivande av sina skäl, så att kommissionen, efter lämpliga samråd, kan avge ett yttrande inom tre månader från det att sådan information mottagits. Om medlemsstaten inte följer kommissionens yttrande skall den motivera sitt beslut. Medlemsstatens meddelande och motivering samt kommissionens yttrande skall offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och översändas till Europaparlamentet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EUT L 299, 18.11.2003, s. 9. Genom direktivet konsolideras och upphävs två tidigare direktiv, 93/104/EG och 2000/34/EG.

⁽²⁾ Direktiv 2000/34/EG skulle ha införlivats i nationell lagstiftning, vad beträffar läkare under utbildning, senast den 1 augusti 2004.

⁽³⁾ Enligt artiklarna 16, 17, 18 och 19 i direktivet får beräkningsperioden för genomsnittet vara högst 4 månader (grundregel), 6 månader (genom lagstiftning eller kollektivavtal, inom vissa verksamheter som t.ex. läkare under utbildning) eller 12 månader (endast genom kollektivavtal).

Medlemsstaterna får vid behov under ytterligare en period på ett år beakta särskilda svårigheter när det gäller att uppfylla de skyldigheter som avses i [det föregående] stycket. De skall följa det förfarande som anges i det stycket.

Medlemsstaterna skall säkerställa att veckoarbetstimmarna aldrig överskrider i genomsnitt 58 timmar under de första tre åren av övergångsperioden, i genomsnitt 56 timmar under de följande två åren och i genomsnitt 52 timmar under eventuellt återstående tid. ...

Med avseende på artikel 16 b (beräkningsperiod för genomsnittlig veckoarbetstid), skall avvikelser (som avser läkare under utbildning) tillåtas under förutsättning att beräkningsperioden inte överstiger tolv månader, under den första delen av [...] övergångsperiod(en) (2004–2007), och sex månader därefter.”

I artikel 17.5 föreskrivs också samråd mellan arbetsgivarnas och arbetstagarnas representanter om eventuella övergångsbestämmelser: ”Arbetsgivaren skall i god tid samråda med arbetstagarnas företrädare för att nå en överenskommelse, när detta är möjligt, om villkoren för övergångsperioden”. En sådan överenskommelse måste följa de gränser som anges i artikel 17.5 men kan särskilt ange vilka åtgärder som ska vidtas för att minska veckoarbetstiden till ett genomsnitt på 48 timmar senast vid övergångsperiodens slut.

Dessa övergångsbestämmelser sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell: Sammanfattning av övergångsbestämmelser för läkare under utbildning, enligt artikel 17.5

Period	Möjligt undantag	Villkor
1 augusti 2004–31 juli 2009	Undantag från 48-timmarsgränsen för genomsnittlig veckoarbetstid	Under övergångsperioden gäller följande gränser för den genomsnittliga veckoarbetstiden: 1 augusti 2004–31 juli 2007: Får inte överstiga i genomsnitt 58 timmar per vecka. Beräkningsperioden (*) får inte vara längre än 12 månader. 1 augusti 2007–31 juli 2009: Får inte överstiga i genomsnitt 56 timmar per vecka. Beräkningsperioden får inte vara längre än 6 månader.
1 augusti 2009–31 juli 2011	Förlängning av ovanstående undantag från 48-timmarsgränsen	Om nödvändigt för att beakta svårigheter att följa arbetstidsbestämmelserna med tanke på ansvaret att organisera och tillhandahålla hälso- och sjukvård. En medlemsstat som vill utnyttja denna möjlighet måste inge ett (motiverat) meddelande till kommissionen senast den 31 januari 2009. Kommissionen avger sedan ett yttrande om meddelandet. Den genomsnittliga veckoarbetstiden får dock aldrig överstiga 52 timmar per vecka. Beräkningsperioden får inte vara längre än 6 månader.
1 augusti 2011–31 juli 2012	Eventuell ytterligare förlängning av ovanstående undantag	Om nödvändigt för att beakta särskilda svårigheter i samband med ovanstående ansvarsområden. En medlemsstat som vill utnyttja denna möjlighet måste inge ett (motiverat) meddelande till kommissionen senast den 31 januari 2011. Kommissionen avger sedan ett yttrande om meddelandet. Den genomsnittliga veckoarbetstiden får dock aldrig överstiga 52 timmar per vecka. Beräkningsperioden får inte vara längre än 6 månader.

(*) Beräkningsperioden är den längsta period under vilken den genomsnittliga veckoarbetstiden får beräknas.

2. Medlemsstatens meddelande

Genom brev av den 28 januari 2009 och diariefört den 29 januari 2009 meddelade de brittiska myndigheterna kommissionen att man avser att utnyttja möjligheten enligt artikel 17.5 att bibehålla särskilda övergångsregler för att möjliggöra en genomsnittlig veckoarbetstid på upp till 52 timmar för läkare under utbildning i "högst tre år" räknat från den 1 augusti 2009.

I meddelandet anförs följande:

- Förenade kungariket förklarar att man har för avsikt att följa 48-timmarsgränsen för den genomsnittliga veckoarbetstiden när det gäller läkare under utbildning, genom insatser som genomförs i samarbete med hälso- och sjukvården och organisationer som företräder läkarna. Genom den nya överenskommelsen mellan arbetsmarknadens parter om löner inom hälso- och sjukvården ("New Deal") har sjukhusen redan getts starka finansiella incitament för att minska arbetstiden för läkare under utbildning. De nationella myndigheterna finansierar också ett omfattande program som bistår hälso- och sjukvårdsmyndigheterna för att uppnå full överensstämmelse med direktivet.
- Förenade kungariket anser att man har gjort betydande framsteg i riktning mot att följa 48-timmarsgränsen för den genomsnittliga veckoarbetstiden för läkare under utbildning. De flesta läkare under utbildning i Förenade kungariket hade redan en genomsnittlig veckoarbetstid på högst 48 timmar före den 1 augusti 2009 (några totalsiffror har inte lämnats) och andelen förväntas öka ytterligare före det datumet.
- Förenade kungariket anger att arbetstiden för vissa läkare under utbildning kommer att överstiga genomsnittet på 48 timmar även efter den 1 augusti 2009. Det beror på följande faktorer:
 - En obalans mellan efterfrågan på och utbudet av läkare under utbildning (upp till 5 % av tjänsterna var obesatta i slutet av rekryteringen 2008).
 - Brist på läkarvikarier (såväl brittiska som utländska) till dessa tjänster.
 - På vissa orter kan omorganisation av sjukhustjänster leda till att personalen tillfälligt tvingas tjänstgöra på två olika arbetsställen.
 - Alla dessa faktorer får större konsekvenser för sjukhusen (eftersom de måste tillhandahålla vård dygnet runt), enheter som är mindre, avlägset belägna eller finns i landsbygdsområden samt vissa starkt specialiserade enheter.
- För att lösa dessa problem har antalet läkare under utbildning höjts ytterligare och de nationella myndigheterna vidtar åtgärder för att öka utbudet av läkarvikarier och hjälpa sjukhusen att hantera efterfrågan på läkarvikarier effektivare. De nationella myndigheterna förväntar sig dock att vissa brister på hälso- och sjukvårdspersonal kommer att finnas kvar under de kommande två eller tre åren.
- Förenade kungariket avser att se till att sjukhusen i minsta möjliga utsträckning utnyttjar möjligheter att låta läkare under utbildning arbeta upp till i genomsnitt 52 timmar per vecka. De nationella myndigheterna kommer senast den 1 augusti 2009 att ange exakt vilka delar av sjukhusvården som behöver en längre övergångsperiod och kommer sedan att övervaka situationen noga i syfte att uppnå full överensstämmelse.

3. Resultatet av samråd om meddelandet

När den nuvarande artikel 17.5 antogs förklarade kommissionen att den skulle tolka uttrycket "efter lämpliga samråd" i bestämmelsens andra stycke som att kommissionen skulle samråda med arbetsgivar- och arbetstagarparter på europeisk nivå och företrädare för medlemsstaterna innan den avger ett yttrande om en förlängning av tillämpningen av övergångsbestämmelser för arbetstiden för läkare under utbildning.⁽¹⁾

Kommissionens avdelningar har i vederbörlig ordning samrått med alla medlemsstater och arbetsmarknadens parter på europeisk nivå om meddelandet från Förenade kungariket.

Svar inkom från åtta medlemsstater (Bulgarien, Frankrike, Grekland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Spanien och Sverige). Ingen medlemsstat har motsatt sig att Förenade kungariket utnyttjar möjligheten att förlänga övergångsperioden.

⁽¹⁾ Förklaring av kommissionen beträffande tillämpningen av artikel 1.6 i direktiv 2000/34/EG, EGT L 195, 1.8.2000, s. 45.

Arbetsgivarnas företrädare på europeisk nivå har inte yttrat sig om Förenade kungarikets begäran.

EFS svarade att dess anslutna förbund TUC inte stödde Förenade kungarikets begäran.

TUC framförde följande för flera anslutna fackförbund som företräder läkare under utbildning och för det anslutna fackförbundet för sjukhusläkare som ansvarar för utbildning (the Hospital Consultants and Specialists Association) ⁽¹⁾:

- De nationella myndigheterna hade inte samrått med TUC direkt.
- Arbetstiden för läkare under utbildning i Förenade kungariket hade minskat successivt under några år och ett antal sjukhus hade förklarat att de redan följde 48-timmarsgränsen.
- TUC anser att antalet läkare under utbildning i Förenade kungariket är tillräckligt för att tillsätta obesatta tjänster och håller inte med om att övergångsperioden behöver förlängas efter den 31 juli 2009 på grund av personalbrist.

4. Bedömning av meddelandet mot bakgrund av direktivet

Arbetstidsdirektivet antogs av Europaparlamentet och rådet enligt artikel 137.2 i EG-fördraget, enligt vilken gemenskapen ska vidta åtgärder för att förbättra arbetsmiljön genom att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet. Direktivets huvudsyfte är att fastställa minimikrav för hälsa och säkerhet när det gäller arbetstidens förläggning.

Det bör noteras att det som sägs i Förenade kungarikets meddelande om att förlänga övergångsperioden med *tre* år från och med den 1 augusti 2009 inte förefaller ha något stöd i artikel 17.5.

I stället anges i artikel 17.5 att övergångsbestämmelserna får förlängas med "ytterligare högst två år" från och med den 1 augusti 2009 för att beakta svårigheter att följa bestämmelserna om begränsning av arbetstiden, samt att "Medlemsstaterna får vid behov under ytterligare en period på ett år beakta särskilda ⁽²⁾ svårigheter när det gäller att (tillämpa den gränsen)." ⁽³⁾ För det senare fallet fastställs det i artikel 17.5 att medlemsstaterna ska "följa det förfarande" som avser en tvåårig förlängning, som beskrivs i ett tidigare stycke.

Om en medlemsstat under 2009 meddelar att man vill utnyttja möjligheten att förlänga övergångsperioden för att beakta svårigheter att följa 48-timmarsgränsen, ska det meddelandet således avse perioden 1 augusti 2009–31 juli 2011. De nationella myndigheterna ska sedan kontrollera i vilken utsträckning man kan närma sig 48-timmarsgränsen under den perioden och utifrån detta bedöma om 48-timmarsgränsen sannolikt kommer att kunna följas senast den 31 juli 2011 eller om man kommer att stöta på "särskilda svårigheter". Om medlemsstaten enligt denna bedömning anser att det krävs ytterligare en ettårsperiod, bör den lämna ett motiverat meddelande till kommissionen senast den 31 januari 2011.

Utifrån den information som kommissionen har tillgänglig förefaller det nationella rättsläget vara följande i Förenade kungariket:

- Veckoarbetstiden (inklusive overtid) i Förenade kungariket är begränsad till 48 timmar som ett genomsnitt under högst 6 månader (eller 12 månader om detta föreskrivs i kollektivavtal) ⁽⁴⁾. De nationella domstolarna har tillämpat EG-domstolens beslut om behandlingen av jourtid på arbetsplatsen, som helt och hållet räknas som arbetstid i detta avseende. Detta gäller även hälso- och sjukvårdssektorn.
- Förenade kungariket tillåter att undantag görs enligt artikel 22 i direktivet inom alla näringsgrenar. Såväl nationella myndigheter som TUC har dock förklarat att undantagsklausulen inte används i särskilt stor utsträckning på sjukhus i Förenade kungariket samt att hälso- och sjukvårdspolitiken och "New Deal"-avtalet för hälso- och sjukvårdssektorn i stället är inriktade på att få bort de långa arbetstiderna genom åtgärder för att påverka arbetsorganisationen inom sjukhussektorn.

⁽¹⁾ TUC har meddelat att man även har samrått med *British Medical Association*, som inte är ansluten till TUC.

⁽²⁾ Lägg märke till att "särskilda svårigheter" verkar vara ett annat och strängare villkor än det som gäller meddelandet från 2009 ("svårigheter").

⁽³⁾ Författarens understrykningar.

⁽⁴⁾ Working Time Regulations 1998 med senare ändringar, nr 4.

Detta förefaller tyda på att Förenade kungariket redan har gjort betydande framsteg i riktning mot överensstämmelse med 48-timmarsgränsen för veckoarbetstiden. Det verkar råda enighet om att denna begränsning redan gäller de flesta läkare under utbildning, även om det inte anges någon exakt total procentandel.

Det är också positivt att man genom tillämpliga avtal mellan arbetsmarknadens parter försöker stoppa bruket med mycket lång arbetstid för läkare under utbildning och utveckla alternativa lösningar som garanterar en kvalitativ utbildning och patientvård samtidigt som man undviker behovet av att använda undantagsklausulen, som inte används generellt av läkare under utbildning i Förenade kungariket.

Mot bakgrund av dessa faktorer, de skäl som anförts av de nationella myndigheterna och svaren från arbetsmarknadens parter förefaller behovet av en förlängning av övergångsperioden fram till den 1 augusti 2011 inte orimligt, med tanke på ett begränsat antal undantagsfall. Av de förklaringar som getts av de nationella myndigheterna framgår det att användningen av 52-timmarsveckan sannolikt kommer att vara ganska begränsad, att den kommer att övervakas noggrant och att ytterligare framsteg i riktning mot full överensstämmelse förväntas under tvåårsperioden.

De nationella myndigheterna uppmanas dock att fortsätta sina insatser för att uppnå full överensstämmelse med 48-timmarsveckan senast den 1 augusti 2011 och att främja det pågående samrådet mellan arbetsgivarna och läkarnas företrädare om de villkor som ska gälla.

5. Slutsatser

På grundval av ovanstående har kommissionen bildat sig följande uppfattning:

- Det kan godtas att Förenade kungariket behöver ytterligare högst två år från och med den 1 augusti 2009, i enlighet med artikel 17.5 i arbetstidsdirektivet, innan begränsningen av arbetstiden (ett genomsnitt på högst 48 timmar per vecka) helt kan tillämpas på alla läkare under utbildning. Detta krävs för att ta hänsyn till en rad särskilda svårigheter av tillfällig natur som rör vissa tjänster, med tanke på Förenade kungarikets ansvar för att organisera och tillhandahålla hälso- och sjukvård.
- Det bör understrykas att det i alla händelser i artikel 17.5 föreskrivs att de medlemsstater som utnyttjar möjligheten att förlänga övergångsperiod ska se till att veckoarbetstiden inte överstiger 52 timmar per vecka i genomsnitt under en period på högst sex månader.
- Bestämmelserna i artikel 17.5 förefaller inte innebära att övergångsperioden i det skedet kan förlängas med *tre* år. Medlemsstaterna bör istället övervaka de framsteg som görs under den tvååriga förlängningen av övergångsperioden och utifrån detta göra en bedömning av vilka eventuella särskilda svårigheter som kan göra ytterligare en förlängning nödvändig. Medlemsstaten kan i så fall meddela att ett sådant behov föreligger enligt förfarandet i artikel 17.5 fjärde stycket.
- De nationella myndigheterna bör uppmana arbetsgivarna inom hälso- och sjukvården att i enlighet med artikel 17.5 sjätte stycket inleda eller fortsätta samråd med företrädare för läkare under utbildning i syfte att om möjligt nå fram till en överenskommelse om villkoren för den förlängda övergångsperioden och de åtgärder som ska vidtas för att minska veckoarbetstiden till ett genomsnitt på 48 timmar generellt senast vid övergångsperiodens slut.
- De nationella myndigheterna uppmanas att säkerställa spridningen av detta yttrande så att det (där så är relevant) kan beaktas av de behöriga nationella myndigheterna.

KOMMISSIONENS YTTRANDE

inom ramen för artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (Arbetstidsdirektivet)**Förlängning av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning i Nederländerna**

(2009/C 245/02)

1. Inledning

Yttrandet grundar sig på artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden ⁽¹⁾ (Arbetstidsdirektivet). Yttrandet avser en anmälan från Nederländerna, i enlighet med denna artikel, med en begäran om att få förlänga tillämpningen av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning till och med den 31 juli 2011.

Läkare under utbildning omfattades inte 1993 av det första arbetstidsdirektivets tillämpningsområde. Detta ändrades dock år 2000 genom ändring av ovan nämnda direktiv. Således omfattas numera läkare under utbildning, i likhet med andra arbetstagare, av det konsoliderade arbetstidsdirektivet ⁽²⁾. I artikel 6 i direktivet föreskrivs att den genomsnittliga arbetstiden under varje sjudagarsperiod inklusive övertid inte får överstiga 48 timmar ⁽³⁾. Enligt artikel 17.5 i arbetstidsdirektivet tillåts emellertid, när det gäller läkare under utbildning, avvikelser under en övergångsperiod från det genomsnittliga antalet veckoarbetstimmar.

I de tillämpliga delarna av artikel 17.5 föreskrivs följande:

”... Med avseende på artikel 6 (en begränsning av den genomsnittliga arbetstiden under varje sjudagarsperiod inklusive övertid till 48 timmar) skall avvikelser (avseende läkare under utbildning) tillåtas under en övergångsperiod på fem år räknat från den 1 augusti 2004.

Medlemsstaterna får vid behov under ytterligare högst två år (från och med den 1 augusti 2009) beakta svårigheter när det gäller att uppfylla bestämmelserna om arbetstid med avseende på deras ansvar för organisationen och tillhandahållande av hälso- och sjukvård. Minst sex månader före övergångsperiodens utgång skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen med angivande av sina skäl, så att kommissionen, efter lämpliga samråd, kan avge ett yttrande inom tre månader från det att sådan information mottagits. Om medlemsstaten inte följer kommissionens yttrande skall den motivera sitt beslut. Medlemsstatens meddelande och motivering samt kommissionens yttrande skall offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och översändas till Europaparlamentet.

Medlemsstaterna får vid behov under ytterligare en period på ett år beakta särskilda svårigheter när det gäller att uppfylla de skyldigheter som avses i ovanstående stycke. De skall följa det förfarande som anges i det stycket.

Medlemsstaterna skall säkerställa att veckoarbetstimmarna aldrig överskrider i genomsnitt 58 timmar under de första tre åren av övergångsperioden, i genomsnitt 56 timmar under de följande två åren och i genomsnitt 52 timmar under eventuellt återstående tid. ...

Med avseende på artikel 16 b (beräkningsperiod för genomsnittlig veckoarbetstid), skall avvikelser (läkare under utbildning) som avses i första stycket tillåtas under förutsättning att beräkningsperioden inte överstiger tolv månader, under den första delen av den övergångsperioden (2004–2007) (...), och sex månader därefter.”

I artikel 17.5 förskrivs även att samråd ska äga rum mellan företrädare för arbetsgivare och arbetstagare om hur eventuella övergångsbestämmelser ska tillämpas. ”Arbetsgivaren skall i god tid samråda med arbetstagarnas företrädare för att nå en överenskommelse, när detta är möjligt, om villkoren för övergångsperioden.” En sådan överenskommelse måste respektera de begränsningar som fastställs i artikel 17.5. Emellertid är det dock möjligt att fastställa de åtgärder som ska vidtas för att minska antalet veckoarbetstimmar till i genomsnitt 48 timmar vid slutet av övergångsperioden.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EUT L 299, 18.11.2003, s. 9. Direktivet konsoliderar och upphäver två tidigare direktiv, 93/104/EG och 2000/34/EG.

⁽²⁾ Direktiv 2000/34/EG skulle, när det gäller läkare under utbildning, vara införlivat senast den 1 augusti 2004.

⁽³⁾ Enligt artiklarna 16–19 i direktivet får genomsnittet beräknas på en beräkningsperiod som inte överstiger fyra månader (grundregel), 6 månader (genom lagstiftning eller kollektivavtal inom specificerad verksamhet som omfattar läkare under utbildning) eller 12 månader (enbart genom kollektivavtal).

Översikt av övergångsbestämmelserna.

Tabell: Sammanfattning av övergångsbestämmelserna för läkare under utbildning i enlighet med artikel 17.5

Period	Möjlig avvikelse	Villkor
1 augusti 2004–31 juli 2009	Avvikelse från begränsning av veckoarbetstiden till 48 timmar.	Avvikelser under en övergångsperiod från begränsning av veckoarbetstiden: 1 augusti 2004–31 juli 2007: Får inte överstiga i genomsnitt 58 timmar/vecka. Beräkningsperioden (*) får inte överstiga 12 månader. 1 augusti 2007–31 juli 2009: Får inte överstiga i genomsnitt 56 timmar/vecka. Beräkningsperioden får inte överstiga 6 månader.
1 augusti 2009–31 juli 2011	Förlängning av ovanstående avvikelse från 48-timmarsgränsen.	Om nödvändigt för att beakta svårigheter när det gäller att uppfylla bestämmelserna om arbetstid på grund av ansvaret för organisation och tillhandahållande av hälso- och sjukvård. En medlemsstat som önskar utnyttja möjligheten till denna avvikelse måste meddela kommissionen (med angivande av sina skäl) senast den 31 januari 2009. Kommissionen avger ett yttrande om anmälan. Den genomsnittliga veckoarbetstiden får under inga omständigheter överstiga 52 timmar/vecka. Beräkningsperioden* får inte överstiga 6 månader.
1 augusti 2011–31 juli 2012	Eventuell ytterligare förlängning av ovanstående avvikelse	Om nödvändigt för att beakta särskilda svårigheter när det gäller att uppfylla ovanstående skyldigheter. En medlemsstat som önskar utnyttja möjligheten till denna avvikelse måste meddela kommissionen (med angivande av sina skäl) senast den 31 januari 2011. Kommissionen avger ett yttrande om anmälan. Den genomsnittliga veckoarbetstiden får under inga omständigheter överstiga 52 timmar/vecka. Beräkningsperioden* får inte överstiga 6 månader.

(*) Beräkningsperioden är den maximala tidsperiod under vilken den genomsnittliga veckoarbetstiden får beräknas.

2. Medlemsstatens anmälan

I en skrivelse av den 27 januari 2009, som registrerades den 29 januari 2009, anmälde de nationella myndigheterna i Nederländerna till kommissionens avdelningar att Nederländerna önskade utnyttja den möjlighet som artikel 17.5 erbjuder att fortsätta tillämpa särskilda övergångsbestämmelser för läkare under utbildning under en tvåårsperiod med början den 1 augusti 2009. I anmälan anfördes följande punkter:

- Enligt nationell lagstiftning ⁽¹⁾ är den genomsnittliga veckoarbetstiden för läkare under utbildning redan begränsad till 56 timmar under en beräkningsperiod på sex månader för perioden fram till och med den 31 juli 2009 i enlighet med bestämmelserna i artikel 17.5 i direktivet.
- Jourtid tas dessutom fullt ut med vid beräkningen av den övre gränsen för veckoarbetstiden för läkare under utbildning.

⁽¹⁾ Het Arbeidstijdenbesluit (arbetstidsförordningen).

- De organisationer som företräder arbetstagare inom sjukhussektorn⁽¹⁾ har underrättat de nationella myndigheterna om att det i ett korttidsperspektiv inte är möjligt att vidta erforderliga åtgärder för att kunna förlägga den nödvändiga jourtjänstgöringen på sjukhus inom en genomsnittlig veckoarbetstid på 48 timmar. En förlängning med ytterligare två år av begränsningen av veckoarbetstiden till 52 timmar anser organisationerna vara nödvändig för att kunna uppfylla kraven på kvalitet och kontinuitet inom sjukvården.
- De nationella myndigheterna anser att ett successivt införande av en 48-timmars arbetsvecka skulle underlätta övergången till ny arbetskultur i denna sektor – vilket kommer att kräva en viss tid.
- De nationella myndigheterna har beslutat att gå med på önskemålen från de organisationer som företräder arbetsgivarna inom sjukhussektorn på det icke förhandlingsbara villkoret att arbetsgivarorganisationerna tillsammans med arbetstagarorganisationerna till den 1 augusti 2009 utarbetar en fungerande plan för att senast den 1 augusti 2011 minska den genomsnittliga veckoarbetstiden till 48 timmar.
- Genom en skrivelse av den 22 juli 2009 underrättade de nederländska myndigheterna kommissionen om att de berörda arbetsmarknadspartnerna samma dag kommit överens om ett sådant genomförandeprogram och att de nederländska myndigheterna officiellt skulle bekräfta denna information före utgången av augusti månad 2009.

3. Resultat av samrådet om anmälan

I samband med att artikel 17.5 antogs klargjorde kommissionen att begreppet "efter lämpliga samråd" i andra stycket i denna bestämmelse skulle tolkas som att kommissionen skulle samråda med arbetsmarknadens parter på EU-nivå och med företrädare för medlemsstaterna innan man avger ett yttrande om en förlängning av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning.⁽²⁾

Kommissionens avdelningar har i vederbörlig ordning samrått med alla medlemsstater och arbetsmarknadens parter i EU om den anmälan man erhållit från Nederländerna.

Svar har inkommit från sju medlemsstater (Bulgarien, Frankrike, Grekland, Litauen, Luxemburg, Spanien och Sverige). Ingen medlemsstat har motsatt sig att Nederländerna medger en förlängning av övergångsperioden.

BusinessEurope uppgav att dess medlemsförbund, het Verbond van Nederlandse Ondernemingen (VNO-NCW) (Nederländernas industri- och arbetsgivarförbund) ställer sig positiv till den nederländska anmälan. Man bekräftade att de nederländska myndigheternas beslut att tillämpa övergångsbestämmelserna grundar sig på en begäran från själva sjukhussektorn och att det Nederländska sjukhusförbundet, som är medlem av VNO-NCW, är helt införstådd med detta och fullt ut stödjer den skrivelse som sänts av de nationella myndigheterna till kommissionen.

Enligt ett preliminärt svar från Europeiska fackliga samorganisationen (EFS) förefaller det som om de nederländska fackföreningarna anser att de nederländska myndigheterna inte i tillräcklig utsträckning samrått med arbetsmarknadens parter om denna fråga. Inga vidare upplysningar har dock lämnats.

4. Bedömning av anmälan med utgångspunkt från direktivet

Arbetstidsdirektivet antogs av Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 137.2 i EG-fördraget, som föreskriver gemenskapsåtgärder för att åstadkomma förbättringar, särskilt av arbetsmiljön, för att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet. Huvudsyftet med detta direktiv är att fastställa minimikrav på säkerhet och hälsa vid förläggningen av arbetstiden.

Enligt de uppgifter som kommissionen förfogar över är situationen enligt nationell lagstiftning följande:

- Den allmänt tillämpade genomsnittliga veckoarbetstiden är 48 timmar under en beräkningsperiod som inte överstiger 16 veckor. Arbetstiden regleras inom dessa ramar enligt detaljerade kollektivavtal. Enligt arbetstidslagen från 1996 betraktades den så kallade inaktiva delen av jourtiden på en arbetsplats som vilotid och beaktades inte vid beräkning av veckoarbetstiden.

⁽¹⁾ Nederlandse Federatie van Universitair medische centra/NFU (Nederländska förbundet för universitetskliniker) (Nederländse Vereniging van ziekenhuizen/NVZ (Nederländska sjukhusförbundet)

⁽²⁾ Kommissionens uttalande om tillämpningen av artikel 1.6 i direktiv 2000/34/EG, EGT L 195, 1.8.2000, s. 45.

- Enligt EG-domstolens domslut i *Jaegermålet* ⁽¹⁾ ska sådan inaktiv del av jourtid räknas som arbetstid vid tillämpningen av direktivet. Detta domslut har följts av nationella domstolar i flera fall som rör den nederländska hälsosektorn och räddningstjänstsektorn. Genom arbetsstidsförordning 605/2005 ändrades således Nederländernas nationella lagstiftning varigenom inaktiv del av jourtid på en arbetsplats betraktas som arbetstid. Enligt nationell lagstiftning blev kollektivavtal som ingåtts före denna lagändring ogiltiga om de inte stämde överens med den nya definitionen.
- Eftersom de nederländska myndigheterna ansåg att denna ändring fick betydande konsekvenser för hälso- och sjukvårdssektorerna införde man 2005 en övergångsbestämmelse en begränsad möjlighet till undantag avseende tillämpningen av artikel 22 i direktivet – för sektorer med mycket jourtid.
- Enligt övergångsbestämmelsen kan undantag endast tillämpas då jourtid är nödvändig för att tillgodose kontinuitet och säkra kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls och då en omorganisation av arbetet inte utgör en lösning. I detta fall krävs både kollektivavtal och samtycke från den berörda arbetstagarerna. Undantag får endast tillämpas om omedelbar kompensationsledighet ges för utebliven dags- eller veckovila. Om dessa villkor uppfylls får en arbetstagarare gå med på att arbeta upp till 60 timmar per vecka i genomsnitt, jourtid inkluderad, under en beräkningsperiod på upp till 26 veckor.

Mot bakgrund av dessa uppgifter anser kommissionen att när det gäller denna avvikelse förefaller de skyddsvillkor som fastställs i direktivet att ha införlivats på ett korrekt sätt.

Kommissionen anser att det generellt sett vore en stor fördel om medlemsstaternas myndigheter fick möjlighet att organisera om utbildnings- och arbetssystem ifall detta resulterar i att man blir mindre beroende av att läkare, som accepterar att ingå i undantagssystemet, har långa arbetsdagar.

Mot bakgrund av de svar som inkommit i samband med samrådet, framför allt svaren från berörda arbetsmarknadspartners, gör kommissionen bedömningen att de skäl som framförts av de nationella myndigheterna kan betraktas som giltiga.

5. Sammanfattning

Till följd av ovanstående anser kommissionen följande:

- Den godtar att Nederländerna begär upp till två års uppskov räknat från den 1 augusti 2009, i enlighet med artikel 17.5 i direktiv 2003/88/EG (*arbetstidsdirektivet*) innan man tillämpar den begränsning av veckoarbetstiden som avses i artikel 6 i direktivet för läkare under utbildning.
- Det bör dock påpekas att medlemsstaterna måste enligt artikel 17.5 i arbetstidsdirektivet under alla omständigheter garantera att antalet veckoarbetstimmar under sådana förhållanden inte överstiger 52 timmar per vecka under en beräkningsperiod på maximalt sex månader.
- Det ska uppmärksammas att anmälan är avhängig av det villkor som föreskrivs av de nationella myndigheterna om att berörda nationella arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer senast den 1 augusti 2009 på det nationella planet utarbetar en gemensam plan för att senast den 1 augusti 2011 inrätta 48 timmars veckoarbetstid inom sjukhussektorn. – En sådan plan verkar ha antagits den 22 juli 2009.
- Arbetstagarare uppmuntras att på det nationella planet ta del av information och samråd med företrädare för läkare under utbildning i enlighet med artikel 17.5 sjätte stycket för att, när detta är möjligt, nå en överenskommelse om de villkor som ska gälla under den förlängda övergångsperioden och om de åtgärder som ska vidtas för att minska antalet veckoarbetstimmar till i genomsnitt 48 timmar vid slutet av övergångsperioden.
- De nationella myndigheterna uppmanas att se till att detta yttrande sprids så att behöriga nationella myndigheter i tillämpliga fall kan beakta det.

⁽¹⁾ Berörda arbetsmarknadspartners Mål C-151/02 (*Jaegermålet*).

KOMMISSIONENS YTTRANDE

inom ramen för artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (Arbetstidsdirektivet)**Förlängning av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning i Ungern**

(2009/C 245/03)

1. Inledning

Yttrandet grundar sig på artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden ⁽¹⁾ (Arbetstidsdirektivet). Yttrandet avser en anmälan från Ungern, i enlighet med denna artikel, med en begäran om att få förlänga tillämpningen av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning till och med den 31 juli 2011.

Läkare under utbildning omfattades inte 1993 av det första arbetstidsdirektivets tillämpningsområde. Detta ändrades dock år 2000 genom ändring av ovan nämnda direktiv. Således omfattas numera läkare under utbildning, i likhet med andra arbetstagare, av det konsoliderade arbetstidsdirektivet ⁽²⁾. I artikel 6 i direktivet föreskrivs att den genomsnittliga arbetstiden under varje sjudagarsperiod inklusive övertid inte får överstiga 48 timmar ⁽³⁾. Enligt artikel 17.5 i arbetstidsdirektivet tillåts emellertid, när det gäller läkare under utbildning, avvikelser under en övergångsperiod från det genomsnittliga antalet veckoarbetstimmar.

I de tillämpliga delarna av artikel 17.5 föreskrivs följande:

”... Med avseende på artikel 6 (en begränsning av den genomsnittliga arbetstiden under varje sjudagarsperiod inklusive övertid till 48 timmar) skall avvikelser (avseende läkare under utbildning) tillåtas under en övergångsperiod på fem år räknat från den 1 augusti 2004.

Medlemsstaterna får vid behov under ytterligare högst två år (från och med den 1 augusti 2009) beakta svårigheter när det gäller att uppfylla bestämmelserna om arbetstid med avseende på deras ansvar för organisationen och tillhandahållande av hälso- och sjukvård. Minst sex månader före övergångsperiodens utgång skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen med angivande av sina skäl, så att kommissionen, efter lämpliga samråd, kan avge ett yttrande inom tre månader från det att sådan information mottagits. Om medlemsstaten inte följer kommissionens yttrande skall den motivera sitt beslut. Medlemsstatens meddelande och motivering samt kommissionens yttrande skall offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och översändas till Europaparlamentet.

Medlemsstaterna får vid behov under ytterligare en period på ett år beakta särskilda svårigheter när det gäller att uppfylla de skyldigheter som avses i ovanstående stycke. De skall följa det förfarande som anges i det stycket.

Medlemsstaterna skall säkerställa att veckoarbetstimmarna aldrig överskrider i genomsnitt 58 timmar under de första tre åren av övergångsperioden, i genomsnitt 56 timmar under de följande två åren och i genomsnitt 52 timmar under eventuellt återstående tid ...

Med avseende på artikel 16 b (beräkningsperiod för genomsnittlig veckoarbetstid), skall avvikelser (läkare under utbildning) tillåtas under förutsättning att beräkningsperioden inte överstiger tolv månader, under den första delen av den övergångsperioden (2004–2007) [...], och sex månader därefter.”

I artikel 17.5 förskrivs även att samråd ska äga rum mellan företrädare för arbetsgivare och arbetstagare om hur eventuella övergångsbestämmelser ska tillämpas. ”Arbetsgivaren skall i god tid samråda med arbetstagarnas företrädare för att nå en överenskommelse, när detta är möjligt, om villkoren för övergångsperioden”. En sådan överenskommelse måste respektera de begränsningar som fastställs i artikel 17.5. Emellertid är det dock möjligt att fastställa de åtgärder som ska vidtas för att minska antalet veckoarbetstimmar till i genomsnitt 48 timmar vid slutet av övergångsperioden.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EUT L 299, 18.11.2003, s. 9. Direktivet konsoliderar och upphäver två tidigare direktiv, 93/104/EG och 2000/34/EG.

⁽²⁾ Direktiv 2000/34/EG skulle, när det gäller läkare under utbildning, vara införlivat senast den 1 augusti 2004.

⁽³⁾ Enligt artiklarna 16–19 i direktivet får genomsnittet beräknas på en beräkningsperiod som inte överstiger fyra månader (grundregel), 6 månader (genom lagstiftning eller kollektivavtal inom specificerad verksamhet som omfattar läkare under utbildning) eller 12 månader (enbart genom kollektivavtal).

Översikt av övergångsbestämmelserna.

Tabell: Sammanfattning av övergångsbestämmelserna för läkare under utbildning i enlighet med artikel 17.5

Period	Möjlig avvikelse	Villkor
1 augusti 2004–31 juli 2009	Avvikelse från begränsning av veckoarbetstiden till 48 timmar.	Avvikelser under en övergångsperiod från begränsning av veckoarbetstiden: 1 augusti 2004–31 juli 2007: Får inte överstiga i genomsnitt 58 timmar/vecka. Beräkningsperioden (*) får inte överstiga 12 månader. 1 augusti 2007–31 juli 2009: Får inte överstiga i genomsnitt 56 timmar/vecka. Beräkningsperioden får inte överstiga 6 månader.
1 augusti 2009–31 juli 2011	Förlängning av ovanstående avvikelse från 48-timmarsgränsen	Om nödvändigt för att beakta svårigheter när det gäller att uppfylla bestämmelserna om arbetstid på grund av ansvaret för organisation och tillhandahållande av hälso- och sjukvård. En medlemsstat som önskar utnyttja möjligheten till denna avvikelse måste meddela kommissionen (med angivande av sina skäl) senast den 31 januari 2009. Kommissionen avger ett yttrande om anmälan. Den genomsnittliga veckoarbetstiden får under inga omständigheter överstiga 52 timmar/vecka. Beräkningsperioden får inte överstiga 6 månader.
1 augusti 2011–31 juli 2012	Eventuell ytterligare förlängning av ovanstående avvikelse	Om nödvändigt för att beakta särskilda svårigheter när det gäller att uppfylla ovanstående skyldigheter. En medlemsstat som önskar utnyttja möjligheten till denna avvikelse måste meddela kommissionen (med angivande av sina skäl) senast den 31 januari 2011. Kommissionen avger ett yttrande om anmälan. Den genomsnittliga veckoarbetstiden får under inga omständigheter överstiga 52 timmar/vecka. Beräkningsperioden får inte överstiga 6 månader.

(*) Beräkningsperioden är den maximala tidsperiod under vilken den genomsnittliga veckoarbetstiden får beräknas.

2. Medlemsstatens anmälan

I en skrivelse av den 28 januari 2009, som registrerades den 3 februari 2009, anmälde de nationella myndigheterna i Ungern till kommissionens avdelningar att Ungern önskade utnyttja den möjlighet som artikel 17.5 erbjuder att fortsätta tillämpa särskilda övergångsbestämmelser för att kunna tillåta en genomsnittlig veckoarbetstid på upp till 52 timmar för läkare under utbildning under en tvåårsperiod med början den 1 augusti 2009.

I anmälan anförs följande punkter:

- Enligt nationell lagstiftning ⁽¹⁾ är den genomsnittliga veckoarbetstiden för läkare som påbörjar sin första specialistutbildning redan begränsad till 56 timmar för perioden fram till och med den 31 juli 2009 i enlighet med bestämmelserna i artikel 17.5 i direktivet.
- I dagsläget har Ungern dock inte möjlighet att minska den genomsnittliga veckoarbetstiden för läkare under utbildning till 48 timmar från och med den 1 augusti 2009. De nationella myndigheterna hävdar att det blivit svårare att organisera jourtjänstgöring inom hälso- och sjukvårdssektorn till följd av EG-domstolens domslut ⁽²⁾ som fastställer att all jourtid på en arbetsplats och all bakjour (arbetsperioder med jourtjänstgöring utan krav på fysisk närvaro på arbetsplatsen), betraktas som arbetstid. Ungern har införlivat detta krav i nationell lagstiftning.

⁽¹⁾ Artikel 28.6 i lag nr LXXXIV från 2003 om vissa aspekter av hälso- och sjukvårdsverksamheten.

⁽²⁾ EG-domstolens domslut i följande mål: *SIMAP* (mål C-303/98), *Jaeger* (mål C-151/02) och *Dellas* (mål C-14/04).

- För att kunna ta hänsyn till den senaste tidens utveckling på detta området är det även nödvändigt att ändra systemet för specialistutbildning för läkare. Jourtjänstgöring betraktas som en viktig del av utbildningen. För närvarande kommer en veckoarbetstid på mer än 48 timmar fortfarande att krävas för att de läkare som är under utbildning systematiskt ska kunna följa vissa fall i syfte att så snabbt som möjligt förvärva den kunskap och den kompetens som krävs för att kunna arbeta självständigt. De nödvändiga viloperioderna tillgodoses.
- För närvarande pågår en översyn av utbildningen. En förlängd övergångsperiod är dock nödvändig för att kunna ändra bestämmelserna för dem som redan påbörjat sin utbildning under övergångsperioden, framför när det gäller kraven i fråga om personalbehovet, finansiella aspekter, försörjningssystemet och utbildningens innehåll.
- Ungern anser att bristen på personal inom hälso- och sjukvårdssektorn också utgör ett skäl för att ansöka om en tvåårig övergångsperiod. Under denna period kan de som tillhandahåller hälso- och sjukvårdstjänster förbereda tillämpningen av de allmänna bestämmelser som avser läkare under utbildning.

3. Resultat av samrådet om anmälan

I samband med att artikel 17.5 antogs klargjorde kommissionen att begreppet "efter lämpliga samråd" i andra stycket i denna bestämmelse skulle tolkas som att kommissionen skulle "samråda med arbetsmarknadens parter på EU-nivå och med företrädare för medlemsstaterna" innan man avger ett yttrande om en förlängning av övergångsbestämmelserna för arbetstiden för läkare under utbildning. (1)

Kommissionens avdelningar har i vederbörlig ordning samrått med alla medlemsstater och arbetsmarknadens parter i EU om den anmälan man erhållit från Ungern.

Svar har inkommit från åtta medlemsstater (Bulgarien, Frankrike, Grekland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Spanien och Sverige). Ingen medlemsstat har motsatt sig att Ungern medger en förlängning av övergångsperioden.

Inget svar har inkommit i fråga om Ungern från de arbetsmarknadsparter i EU som företräder arbetsgivarna.

Europeiska fackliga samorganisationen (EFS) inkom med svar på samrådet och uppgav att den ungerska fackförening som företräder läkare och läkare under utbildning (den ungerska läkarföreningen) tillstyrkte att det fanns behov av övergångsbestämmelser under ytterligare två år, vilket de nationella myndigheterna begärt. Man medgav även att det behövs mer tid för att göra erforderliga organisatoriska ändringar av läkarutbildningen. De nationella myndigheterna ansågs dock inte i tillräcklig utsträckning ha informerat eller samrått med fackföreningen eller det ungerska läkarförbundet om ordningarna för den förlängda övergångsperioden eller om översynen av läkarutbildningen.

4. Bedömning av anmälan med utgångspunkt från direktivet

Arbetstidsdirektivet antogs av Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 137.2 i EG-fördraget, som föreskriver gemenskapsåtgärder för att åstadkomma förbättringar, särskilt av arbetsmiljön, för att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet. Huvudsyftet med detta direktiv är att fastställa minimikrav på säkerhet och hälsa vid förlängningen av arbetstiden.

Enligt de uppgifter som kommissionen förfogar över är situationen enligt Ungerns nationella lagstiftning följande:

- Ungern respekterar redan de övergångsbestämmelser om tidsbegränsningar som fastställs i artikel 17.5 för perioden fram till och med den 31 juli 2009 genom att ha införlivat den erforderliga begränsningen på genomsnittligen 56 veckoarbetstimmar fram till den 1 augusti 2007 och genomsnittligen 56 veckoarbetstimmar fram till den 1 augusti 2009. I ett ministerbeslut fastställs villkoren för tillämpning av dessa extratimmar som (de nationella myndigheterna hävdar) syftar till att täcka behovet av läkare vid akutvården och för jourtjänstgöring.
- Inom hälso- och sjukvårdssektorn räknades tidigare jourtid på arbetsplatsen inte alls eller bara delvis vid beräkning av veckoarbetstiden. De nationella domstolarna fastställde dock 2005 att jourtid måste betraktas som arbetstid i enlighet med EG-domstolens domslut i relevanta mål (?). Ungern ändrade sin nationella lagstiftning 2007 (?) varigenom all jourtid på arbetsplatsen fullt ut räknas som arbetstid från och med den 1 januari 2008.

(1) Kommissionens uttalande om tillämpningen av artikel 1.6 i direktiv 2000/34/EG, EGT L 195, 1.8.2000, s. 45.

(2) SIMAP (mål C-303/98), Jaeger (mål C-151/02).

(3) Lag nr LXXII från 2007 om ändring av sjukvårdslagstiftningen (Health Care Act).

- Ungern tillämpar undantagsbestämmelserna (avvikelse från artikel 22 i direktivet) för hälso- och sjukvårdssektorn⁽¹⁾ och således tillåts läkare under utbildning att arbeta mer än 48 timmar i veckan om de på förhand ger sitt skriftliga samtycke. De skyddsvillkor som föreskrivs i direktivet för att få tillämpa denna avvikelse förefaller att ha införlivats på ett korrekt sätt. Emellertid kan det ytterligare antalet veckoarbetstimmar uppgå till 12 timmar för ordinarie arbetstid och upp till 24 timmar veckoarbetstimmar för jourtid (vilket resulterar i en övre gräns på upp till genomsnittligen 72 veckoarbetstimmar).

Kommissionen anser att det generellt sett vore en stor fördel om medlemsstaternas myndigheter fick möjlighet att organisera om utbildnings- och arbetssystem ifall detta resulterar i att man blir mindre beroende av att läkare, som accepterar att ingå i undantagssystemet, har långa arbetsdagar.

Mot bakgrund av de svar som inkommit i samband med samrådet, framför allt svaren från berörda arbetsmarknadspartner, gör kommissionen bedömningen att de skäl som framförts av de nationella myndigheterna kan betraktas som giltiga.

5. Sammanfattning

Till följd av ovanstående anser kommissionen följande:

- Den godtar att Ungern begär upp till två års uppskov räknat från den 1 augusti 2009, i enlighet med artikel 17.5 i arbetstidsdirektivet, innan man begränsar veckoarbetstiden för läkare under utbildning till maximalt genomsnittligen 48 veckoarbetstimmar. Detta är nödvändigt för att beakta nuvarande svårigheter när det gäller att uppfylla bestämmelserna om arbetstiden med hänsyn till Ungerns ansvar för organisationen och tillhandahållandet av hälso- och sjukvård.
- Det bör dock påpekas att medlemsstaterna enligt artikel 17.5 i arbetstidsdirektivet under alla omständigheter måste garantera att antalet veckoarbetstimmar under sådana förhållanden inte överstiger 52 timmar per vecka under en beräkningsperiod på maximalt sex månader.
- De nationella myndigheterna uppmantras att informera och inleda samråd med företrädare för läkare under utbildning i enlighet med artikel 17.5 sjätte stycket för att, när detta är möjligt, nå en överenskommelse om de villkor som ska gälla under den förlängda övergångsperioden och om de åtgärder som ska vidtas för att minska antalet veckoarbetstimmar till i genomsnitt 48 timmar vid slutet av övergångsperioden.
- De nationella myndigheterna uppmanas att se till att detta yttrande sprids så att behöriga nationella myndigheter i tillämpliga fall kan beakta det.

⁽¹⁾ Avsnitt 13 i sjukvårdslagstiftningen från 2003, ändrad 2004 och 2007.

II

*(Meddelanden)*MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH
ORGAN

KOMMISSIONEN

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS)***(Text av betydelse för EES)**(2009/C 245/04)*

Kommissionen beslutade den 28 september 2009 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på tyska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
 - i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32009M5594. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.
-

IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN

RÅDET

RÅDETS BESLUT

av den 9 oktober 2009

om utnämning av italienska, luxemburgska och maltesiska ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet

(2009/C 245/05)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1408/71 av den 14 juni 1971 om tillämpningen av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt artikel 82,

med beaktande av de förteckningar över kandidater som har översänts till rådet av medlemsstaternas regeringar, och

av följande skäl:

- (1) I sitt beslut av den 30 mars 2009 ⁽²⁾ utnämnde rådet ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet för perioden 30 mars 2009 till 29 mars 2011 med undantag för vissa ledamöter, däribland italienska, luxemburgska och maltesiska ordinarie ledamöter och suppleanter.
- (2) Den italienska, luxemburgska och maltesiska regeringen har föreslagit kandidater till de platser som blivit lediga.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Enda artikel

Följande personer utnämns till ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet för perioden som löper ut den 29 mars 2011:

REGERINGSFÖRETRÄDARE

Land	Ordinarie ledamöter	Suppleanter
Italien	Maria Grazia CATALDI	Enza AMATO
Luxemburg	Claude EWEN Romain EWERT	Mady KRIES

⁽¹⁾ EGT L 149, 5.7.1971, s. 2.⁽²⁾ EUT C 83, 7.4.2009, s. 19.

ARBETSTAGARORGANISATIONERNAS FÖRETRÄDARE

Land	Ordinarie ledamöter	Suppleanter
Italien	Michele ZERILLO Gianluca LODETTI	Enrico MORONI
Luxemburg	Eduardo DIAS Vincent JACQUET	Tania MATIAS
Malta	Margaret MAGRIN Martin BALZAN	Terry GOSDEN

ARBETSGIVARORGANISATIONERNAS FÖRETRÄDARE

Land	Ordinarie ledamöter	Suppleanter
Italien	Paola ASTORRI Giacomo Emilio CURATOLO	Elvira MASSIMIANO
Luxemburg	François ENGELS Tom HERMES	Fabienne LANG

Utfärdat i Luxemburg den 9 oktober 2009.

På rådets vägnar
Å. TORSTENSSON
Ordförande

RÅDETS BESLUT

av den 9 oktober 2009

om utnämning av slovenska ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet

(2009/C 245/06)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1408/71 av den 14 juni 1971 om tillämpningen av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt artikel 82,

med beaktande av de förteckningar över kandidater som har översänts till rådet av medlemsstaternas regeringar, och

av följande skäl:

- (1) I sitt beslut av den 30 mars 2009 ⁽²⁾ utnämnde rådet ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet för perioden 30 mars 2009 till 29 mars 2011 med undantag för vissa ledamöter, däribland slovenska ordinarie ledamöter och suppleanter.
- (2) Den slovenska regeringen har föreslagit kandidater till de platser som blivit lediga.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Enda artikel

Följande personer utnämns till ordinarie ledamöter och suppleanter i rådgivande kommittén för migrerande arbetstagares sociala trygghet för perioden som löper ut den 29 mars 2011:

REGERINGSFÖRETRÄDARE

Land	Ordinarie ledamöter	Suppleanter
Slovenien	Jana LOVŠIN Zvezdana VEBER-HARTMAN	Janja ROMIH

FÖRETRÄDARE FÖR ARBETSTAGARORGANISATIONERNA

Land	Ordinarie ledamöter	Suppleanter
Slovenien	Metka ROKSANDIĆ Maja KONJAR	Ivan AŠENBERGER

FÖRETRÄDARE FÖR ARBETSGIVARORGANISATIONERNA

Land	Ordinarie ledamöter	Suppleanter
Slovenien	Urška JEREB Tomaž BERNIK	Slavi PIRŠ

Utfärdat i Luxemburg den 9 oktober 2009.

På rådets vägnar
Å. TORSTENSSON
Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 149, 5.7.1971, s. 2.

⁽²⁾ EUT C 83, 7.4.2009, s. 19.

RÅDETS BESLUT**av den 9 oktober 2009****om utnämning av två suppleanter i styrelsen för Europeiska fonden för förbättring av levnads- och arbetsvillkor**

(2009/C 245/07)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 1365/75 av den 26 maj 1975 om bildande av en europeisk fond för förbättring av levnads- och arbetsvillkor ⁽¹⁾ särskilt artikel 6,

med beaktande av de kandidatförteckningar som har lämnats in av medlemsstaternas regeringar och av arbetstagarorganisationerna och arbetsgivarorganisationerna, och

av följande skäl:

- (1) Genom sitt beslut av den 24 november 2007 ⁽²⁾ utnämnde rådet ordinarie ledamöter och suppleanter i styrelsen för Europeiska fonden för förbättring av levnads- och arbetsvillkor för perioden från och med den 1 december 2007 till och med den 30 november 2010, med undantag för vissa suppleanter, däribland spanska och nederländska suppleanter.
- (2) Europeiska fackliga samorganisationen har föreslagit kandidater till två lediga platser.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Enda artikel

Följande personer utses till suppleanter i styrelsen för Europeiska fonden för förbättring av levnads- och arbetsvillkor för perioden till och med den 30 november 2010:

ARBETSTAGARORGANISATIONERNAS FÖRETRÄDARE

Land	Suppleanter
Nederländerna	Arie WOLTMEIJER
Spanien	Janire DOMINGUEZ

Utfärdat i Luxemburg den 9 oktober 2009.

På rådets vägnar
Å. TORSTENSSON
Ordförande

⁽¹⁾ EGT L 139, 30.5.1975, s. 1.

⁽²⁾ EUT C 282, 24.11.2007, s. 10.

KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

12 oktober 2009

(2009/C 245/08)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,4765	AUD	australisk dollar	1,6289
JPY	japansk yen	132,99	CAD	kanadensisk dollar	1,5248
DKK	dansk krona	7,4442	HKD	Hongkongdollar	11,4432
GBP	pund sterling	0,93330	NZD	nyzeeländsk dollar	2,0106
SEK	svensk krona	10,2978	SGD	singaporiensk dollar	2,0633
CHF	schweizisk franc	1,5175	KRW	sydkoreansk won	1 727,25
ISK	isländsk krona		ZAR	sydafrikansk rand	10,9490
NOK	norsk krona	8,3275	CNY	kinesisk yuan renminbi	10,0748
BGN	bulgarisk lev	1,9558	HRK	kroatisk kuna	7,2552
CZK	tjeckisk koruna	25,821	IDR	indonesisk rupiah	14 012,10
EEK	estnisk krona	15,6466	MYR	malaysisk ringgit	5,0201
HUF	ungersk forint	269,45	PHP	filippinsk peso	68,786
LTL	litauisk litas	3,4528	RUB	rysk rubel	43,5885
LVL	lettisk lats	0,7093	THB	thailändsk baht	49,219
PLN	polsk zloty	4,2540	BRL	brasiliansk real	2,5735
RON	rumänsk leu	4,2860	MXN	mexikansk peso	19,4780
TRY	turkisk lira	2,1595	INR	indisk rupie	68,6420

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

V

(Yttranden)

ADMINISTRATIVA FÖRFARANDEN

KOMMISSIONEN

Ansökningsomgång för arbetsprogrammet 2010 "Människor" i Europeiska gemenskapens sjunde ramprogram för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration

(2009/C 245/09)

Härmed tillkännages inledningen av en ansökningsomgång för arbetsprogrammet 2010 "Människor" i Europeiska gemenskapens sjunde ramprogram för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration (2007–2013).

Förslag som rör nedanstående ansökningsomgång kan lämnas in. Tidsfrist och budget anges i texten till ansökningsomgången. Dessa offentliggörs på webbplatsen för Cordis.

Det särskilda programmet "Människor"

Ansökningsomgångens titel	Ansökningsomgångens identifieringskod
Forskarkväll	FP7-PEOPLE-2010-NIGHT

Ansökningsomgången avser det arbetsprogram för 2010 som antagits genom kommissionens beslut C(2009) 5892 av den 29.7.2009.

Information angående bestämmelser om ansökningsomgången, arbetsprogram och vägledning för sökande om inlämning av förslag finns på webbplatsen för Cordis: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

KOMMISSIONEN

STATLIGT STÖD – GREKLAND

Statligt stöd C 21/09 (f.d. N 105/08, f.d. N 168/08 och f.d. N 169/08) – Hamninfrastruktur – offentlig finansiering av infrastruktur och utrustning i Pireus hamn

Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget

(Text av betydelse för EES)

(2009/C 245/10)

Genom den skrivelse, daterad den 13 juli 2009, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Grekland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda åtgärder.

Kommissionen har beslutat att inte göra invändningar mot vissa övriga åtgärder, i enlighet med vad som beskrivs i den skrivelse som följer på denna sammanfattning.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på de åtgärder avseende vilka kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet för Energi og Transport
Direktorat A
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22964104

Synpunkterna kommer att meddelas till Grekland. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

I. FÖRFARANDE

De grekiska myndigheterna meddelade kommissionen den 25 februari och den 28 mars 2008 tre åtgärder (N 105/08, N 168/08 och N 169/08) avseende flera investeringar i Pireus hamn.

Kommissionen har beslutat att inleda ett formellt granskningsförfarande i enlighet med artikel 88.2 i EG-fördraget med anledning av flera investeringar (se nedan) och att inte göra några invändningar mot två av de anmälda investeringarna. Den första investeringen avser anläggning av en passagerarramp i passagerardelen i Pireus hamn till en sammanlagd kostnad på 2 626 717 EUR (ärende N 105/08). Kommissionen konstaterade att motsvarande offentliga finansiering inte omfattar inslag av statligt stöd. Den andra åtgärden avser anläggning av två små kajer i passagerardelen i Pireus hamn till en sammanlagd kostnad på 2 467 800 EUR (ärende N 105/08). Kommissionen kon-

staterar att motsvarande offentliga finansiering för denna åtgärd omfattar statligt stöd som anses förenligt med den gemensamma marknaden.

II. REDOGÖRELSE FÖR DE ÅTGÄRDER AVSEENDE VILKA KOMMISSIONEN INLEDER FÖRFARANDET

De grekiska myndigheterna planerar att med statliga medel fullt ut finansiera anläggningen av en kaj vid Pier I i containerterminalen i Pireus hamn samt anskaffa tillhörande utrustning till kajen till en sammanlagd kostnad på 35 000 000 EUR (ärende N 168/08). Denna åtgärd kommer enbart att gagna hamnmyndigheterna i Pireus (Piraeus Port Authority S.A., nedan kallade PPA) som kommer att använda och utnyttja denna infrastruktur.

De grekiska myndigheterna avser även att fullt ut finansiera kostnaderna för förvärv av av- och pålastningsutrustning till en sammanlagd kostnad på 17 813 000 EUR i containerterminaldelen i Pireus hamn (ärende N 169/08). Delar av denna

utrustning kommer att ställas till PPA:s förfogande och återstående utrustning ingår som en del av hamnens infrastruktur som står till koncessionshavarens förfogande genom ett EU-övergripande öppet anbudsförfarande. Enligt koncessionsavtalet är koncessionshavaren skyldig att uppgradera Pier II och anlägga en ny Pier III, samt tillhandahålla hamntjänster i containerterminalen. Koncessionshavaren kommer att konkurrera med PPA när det gäller tillhandahållandet av dessa tjänster.

III. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

Förekomst av statligt stöd

Kommissionen är preliminärt av den uppfattningen att den statliga interventionen i samband med anläggningen av kajen vid Pier I (åtgärd N 168/08) och förvärvet av all utrustning (ärendena N 168/08 och N 169/08) inte utgör statligt stöd på slutanvändarnivå eftersom infrastrukturen och utrustning på ett öppet och icke diskriminerande sätt kommer att stå till alla användares förfogande.

Kommissionen anser att den statliga finansieringen av utrustning som ställs till koncessionshavarens förfogande inte heller utgör statligt stöd på koncessionshavarnivå eftersom koncessionshavaren betalar marknadspris för dess användning på grundval av ett öppet anbudsförfarande.

Kommissionen är dock preliminärt av den uppfattningen att den statliga finansieringen av kajen och av all utrustning utgör ett statligt stöd till förmån för PPA eftersom man därmed inte måste ta på sig investeringskostnaderna för infrastrukturen i Piræus hamn, vilket normalt sett skulle ha varit fallet.

Stödets förenlighet

Det statliga stödet till förmån för PPA har bedömts enligt artiklarna 86.2 och 87.3 c i EG-fördraget. Kommissionen är preliminärt av den uppfattningen att de anmälda projekten inte kan anses vara förenliga med artikel 86.2 i EG-fördraget eftersom det inte finns någon berättigad eller lämpligt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, inget anförtröende och det inte är säkert att det utbetalade stödet står i rimligt förhållande till det eftersträlvade målet.

När det gäller tillämpningen av artikel 87.3 c i EG-fördraget konstaterar kommissionen att alla projekt som är föremål för undersökning överensstämmer med gemenskapens transportpolitik. Emellertid är det nödvändigt att göra en bedömning av huruvida investeringarna kan genomföras med mindre eller ingen statlig finansiering. De olika infrastrukturtyper som omfattas av investeringsprojekten måste utvärderas separat. Kommissionen uppmanar därför de grekiska myndigheterna att komma in med en ingående redogörelse för uppdelning av investeringskostnaderna och den statliga interventionen, framför allt mellan den kaj som ska anläggas vid Pier I och de överbyggnadssektioner som ska installeras vid Pier I.

Kommissionen konstaterar att kajen vid Pier I i containerterminalen är av en typ av infrastruktur som vanligtvis kräver stora kapitalinvesteringar och att sådana infrastrukturinvesteringar vanligtvis inte genomförs på strikt affärsmässiga grunder. Således kan det finnas behov av statlig intervention.

Däremot anser kommissionen att den utrustning som ska installeras vid Pier I och den utrustning som ska ställas till PPA:s och koncessionshavarens förfogande utgör en del av den så kallade överbyggnaden. Sådana kostnader täcks vanligtvis genom privat finansiering på strikt affärsmässiga grunder. Kommissionen är följaktligen tveksam till huruvida statlig finansiering är nödvändig och undrar om PPA inte själv skulle kunna finansiera denna utrustning. Eftersom kommissionen ännu inte har någon erfarenhet av statlig finansiering av en överbyggnad i denna storleksordning och i en så konkurrensmässigt stark hamn önskar man samråda med berörda parter om denna fråga.

Faktumet att staten fullt ut ska täcka kostnaderna för infrastrukturelement väcker frågan om den aktuella statliga interventionen är rimlig och begränsad till vad som är absolut nödvändigt.

När det gäller konkurrensen inom och mellan hamnar är kommissionen preliminärt av den uppfattningen att, vad gäller de projekt som håller på att granskas, kommer konkurrensen mellan PPA och koncessionshavaren inte nämnvärt att påverkas av statlig intervention. I det anbud som koncessionshavaren lämnade i samband med anbudsförfarandet beaktades redan PPA:s konkurrensställning efter genomförandet av de anmälda investeringsprojekten.

Kommissionen frågar sig dock om statlig finansiering av den infrastruktur som ska användas av PPA kommer att få negativ inverkan på konkurrensförhållandena i hamnen och påverka handeln mellan medlemsstater i en utsträckning som strider mot det allmänna intresset. Detta gäller framför allt förvärvet av utrustning (överbyggnadssektioner) eftersom sådan infrastruktur vanligtvis finansieras av hamnoperatören.

SJÄLVA SKRIVELSEN

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐπιθυμεί νὰ ἐνημερώσει τὴν Ἑλλάδα ὅτι, κατόπιν ἐξέτασης τῶν πληροφοριῶν ποὺ υπέβαλαν οἱ ἀρχές τῆς χώρας σας σχετικά με τὰ ὡς ἄνω μέτρα, ἔχει ληφθεῖ ἡ ἀπόφαση κίνησης τῆς διαδικασίας ποὺ ὀρίζεται στο ἀρθρο 88 παράγραφος 2 τῆς συνθηκῆς ΕΚ.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Οἱ ἐλληνικές ἀρχές, σύμφωνα με τὸ ἀρθρο 88 παράγραφος 3 τῆς συνθηκῆς ΕΚ, κοινοποίησαν στὴν Ἐπιτροπὴ, με ηλεκτρονικά μηνύματα τῆς 25ης Φεβρουαρίου καὶ τῆς 28ης Μαρτίου 2008, τὰ προαναφερθέντα μέτρα. Οἱ κοινοποιηθεῖς καταχωρήθηκαν στο μητρώο κρατικῶν ἐνισχύσεων με στοιχεῖα ἀναφοράς ἀριθ. Ν 105/08, Ν 168/08 καὶ Ν 169/08.
- (2) Ἡ Ἐυρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ με ἐπιστολές τῆς στις 4 Ἰουνίου 2008, στις 28 Αὐγούστου 2008, στις 18 Φεβρουαρίου 2009 καὶ στις 16 Ἀπριλίου 2009 ⁽¹⁾ ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες, τις οποίες διαβίβασαν οἱ ἐλληνικές ἀρχές με τις ἐπιστολές τῆς 27ης Ἰουνίου 2008, τῆς 14ης Οκτωβρίου 2008, τῆς 23ης Δεκεμβρίου 2008, τῆς 13ης Μαρτίου 2009 καὶ τῆς 15ης Μαΐου 2009 ⁽²⁾, ἀντιστοίχως.

⁽¹⁾ Στοιχεῖο ἀναφοράς: TREN(2008) D/423861, TREN(2008) D/432683, TREN(2009) D/43829, καὶ TREN(2009) D/50782.

⁽²⁾ Καταχωρήθηκε με στοιχεῖα ἀναφοράς: TREN(2008) A/508196, TREN(2008) A/523428, TREN(2008) A/5020, TREN(2008) A/12294 καὶ TREN(2009) A/18832.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1.1. Περιγραφή του δικαιούχου

- (3) Η εταιρεία, *Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.* ή *Piraeus Port Authority S.A.* (εφεξής αναφερόμενος ως ο ΟΛΠ) ιδρύθηκε με το νόμο 2688/1999, μετά την μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, οργανισμού δημόσιου δικαίου, που ιδρύθηκε το 1930, σε εταιρεία κοινής ωφελείας. Βάσει σύμβασης παραχώρησης η οποία υπεγράφη με το Ελληνικό Δημόσιο⁽³⁾ ο ΟΛΠ έλαβε το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του Λιμένος Πειραιώς, ενώ το Δημόσιο διατηρεί την κυριότητα της ακίνητης υποδομής του Λιμένος. Ο ΟΛΠ έχει αναλάβει καθήκοντα διαχείρισης, περιλαμβανομένης της ευθύνης για την κατασκευή και τη μεταγενέστερη διαχείριση/συντήρηση έργων υποδομής.
- (4) Ο ΟΛΠ είναι, συνεπώς, δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας στην οποία το Ελληνικό Δημόσιο έχει κατέχει μεγαλύτερο μέρος των μετοχών (το 74 % των μετοχών⁽⁴⁾). Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΟΛΠ έχει ιδιωτικοποιηθεί εν μέρει με τους ιδιώτες μετόχους να κατέχουν το μικρότερο μέρος των μετοχών (το 26 %). Οι μετοχές του ΟΛΠ είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ωστόσο, από νομικής πλευράς, παραμένει δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του ελληνικού διοικητικού δικαίου καθώς: (α) το Ελληνικό Δημόσιο είναι κάτοχος του μεγαλύτερου μέρους των μετοχών, και κατά συνέπεια, έχει την ικανότητα άσκησης ελέγχου, και (β) ασκεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του Λιμένος Πειραιώς βάσει σύμβασης παραχώρησης από το Δημόσιο.
- (5) Οι βασικές δραστηριότητες του ΟΛΠ είναι οι εξής: α) δημιουργία, η οργάνωση και λειτουργία όλων των μερών της λιμενικής υποδομής, β) παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε πλοία, η φόρτωση/εκφόρτωση και η αποθήκευση εμπορευμάτων και οχημάτων, και γ) παροχή υπηρεσιών προς τους επιβάτες ακτοπλοΐας και τα κρουαζιερόπλοια.
- (6) Επιπλέον, η εταιρεία παρέχει εγκαταστάσεις και υπηρεσίες σε πλοία (παροχή ύδατος, ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποπλυμάτων, κλπ.) και άλλες παρεπόμενες υπηρεσίες (λειτουργία εκθεσιακού/συνεδριακού κέντρου, υπόγειο και υπέργειο χώρο στάθμευσης, ενοικίαση γης και χώρου κτιρίων σε τρίτα μέρη έναντι πληρωμής, ενοικίαση ζώνης επισκευής πλοίων σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις επισκευής και κατασκευής πλοίων, κλπ.).

1.2. Δομή του Λιμένος

- (7) Ο λιμένας Πειραιώς χωρίζεται σε δύο ζώνες (βλ. παράρτημα): το εμπορικό λιμάνι και το επιβατικό λιμάνι.
- (8) Το **εμπορικό λιμάνι** διαθέτει 3 τερματικούς σταθμούς.
- i) Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων

Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων έχει δύο προβλήτες συνολικού μήκους 2,8 χιλ., επιφάνειας 900 000 μ², με αποθηκευτικό χώρο 626 000 μ² και ετήσια χωρητικότητα 1,6 — 1,8 εκατ. ισοδύναμων μονάδων είκοσι ποδών (TEUs). Η υποδομή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων επεκτείνεται με την επέκταση του προβλήτα I, την ανανέωση του εξοπλισμού του προ-

βλήτα II και την κατασκευή νέου προβλήτα III, με χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs ετησίως. Στόχος της εν λόγω επέκτασης είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και η κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης.

Ο προβλήτας I σήμερα επεκτείνεται και κατά την ολοκλήρωσή του το 2009 θα αυξήσει την χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε 1 000 000 TEUs. Ο προβλήτας II επεκτείνεται επίσης και θα έχει χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs το 2012.

ii) Σταθμός φορτίων

Ο σταθμός φορτίων χειρίζεται γενικά φορτία και στερεά φορτία χύδην και παρέχει τη δυνατότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων με κυλιόμενη φορτοεκφόρτωση (roll-on/roll-off) (εφεξής αναφερόμενα ως "Ro-Ro"). Η διακίνηση γενικών φορτίων, το 2007, ανήλθε συνολικά σε 6 278 635 μετρικούς τόνους, η διακίνηση στερεών φορτίων χύδην σε 606 454 μετρικούς τόνους και η διακίνηση Ro-Ro σε 1 108 928 μετρικούς τόνους.

iii) Σταθμός αυτοκινήτων

Ο λιμένας Πειραιώς διαθέτει τρεις τερματικούς σταθμούς αυτοκινήτων συνολικού μήκους 1,4 χιλ., χερσαία περιοχή 180 000 μ², αποθηκευτική χωρητικότητα 12 000 αυτοκινήτων και χωρητικότητα μεταφόρτωσης 670 000 μονάδων ετησίως. Το 2007 από το σταθμό αυτοκινήτων διήλθαν [...] (*) επιβατικά αυτοκίνητα [...] (*).

- (9) Το **επιβατικό λιμάνι** διαθέτει δύο επιβατικούς τερματικούς σταθμούς οι οποίοι προορίζονται αντιστοίχως για ακτοπλοΐα και κρουαζιέρες. Ο λιμένας Πειραιώς είναι το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια του κόσμου με συνολική κίνηση 21 522 917 ατόμων κατά το 2007. Ο επιβατικός τερματικός σταθμός για την ακτοπλοΐα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη σύνδεση σχεδόν όλων των ελληνικών νήσων με την ηπειρωτική χώρα και, πιο συγκεκριμένα, με την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Το 2007 διακινήθηκαν περίπου σε 8 εκατομμύρια επιβάτες.

1.3. Σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και του Δημοσίου

- (10) Στις 13 Φεβρουαρίου 2002 υπεγράφη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ.
- (11) Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση το Δημόσιο εκχώρησε στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της γης, των κτιρίων και της υποδομής της λιμενικής χερσαίας ζώνης του λιμένος Πειραιώς⁽⁵⁾.
- (12) Ειδικότερα, στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται το δικαίωμα του ΟΛΠ να αναθέτει με υπεργολαβία τη λειτουργία μέρους του λιμένος σε τρίτους έναντι αμοιβής⁽⁶⁾.
- (13) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης είναι 40 έτη, με την δυνατότητα παράτασης με νέα γραπτή συμφωνία⁽⁷⁾.

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

(5) Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, και το άρθρο 3 σχετικά με το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης.

(6) Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο iii).

(7) Άρθρο 4 παράγραφος 2.

(3) Μέρος 2 στη συνέχεια.

(4) Δεδομένα της 14.3.2008, Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

- (14) Δυνάμει του άρθρου 5 της σύμβασης παραχώρησης ο ΟΛΠ καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο το 1 % των ετήσιων συνολικών εσόδων του κατά τα πρώτα τρία έτη της παραχώρησης για το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του λιμένος Πειραιώς. Το εν λόγω ποσοστό αυξήθηκε στο 2 % των ετήσιων εσόδων μετά το τρίτο έτος της παραχώρησης. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η μέθοδος υπολογισμού του ποσού βάσει της σύμβασης παραχώρησης τους επιτρέπει να έχουν άμεση συμμετοχή στα έσοδα και στα κέρδη της εταιρείας. Η εν λόγω μέθοδος είναι ισοδύναμη ως προς τη λειτουργία και, μέχρι ενός σημείου, ευνοϊκότερη για το Δημόσιο απ' ό,τι ένας μηχανισμός συμμετοχής στα κέρδη.
- (15) Τα λιμενικά τέλη (δικαιώματα και αμοιβές) που εισπράττονται από τον ΟΛΠ καθορίζονται βάσει ενός κώδικα που καθορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο νόμο ⁽⁸⁾ και στη σύμβαση παραχώρησης ⁽⁹⁾. Μόλις ληφθεί απόφαση σχετικά με τις λιμενικές επιβαρύνσεις, οι εν λόγω επιβαρύνσεις κοινοποιούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- (16) Οι επιβαρύνσεις οι οποίες προβλέπονται στον κώδικα συχνά προσαρμόζονται, ώστε να αντανακλούν τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, αλλά όχι περισσότερες από μία φορά ανά έτος ⁽¹⁰⁾.
- (17) Το άρθρο 21 παράγραφος 2 της σύμβασης παραχώρησης ορίζει σαφώς ότι "κατά τον καθορισμό και την εφαρμογή των δασμών και των επιβαρύνσεων του για εργασίες και υπηρεσίες, ο ΟΛΠ διασφαλίζει τη διαφανή και ενιαία εφαρμογή τους και αποφεύγει οιαδήποτε διάκριση ανάμεσα στους χρήστες του λιμένος. Ωστόσο, ο ΟΛΠ δικαιούται να παρέχει κλιμακωτές εκπτώσεις βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, που πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στους καταλόγους δασμών του".

1.4. Ανάθεση από τον ΟΛΠ της διαχείρισης μέρους του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων

1.4.1. Διακήρυξη δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού

- (18) Στις 25 Νοεμβρίου 2008 ο ΟΛΠ ανέθεσε στην εταιρεία COSCO Pacific Limited (εφεξής αναφερόμενη ως "COSCO" ή "η παραχωρησιούχος") βάσει σύμβασης παραχώρησης τον υφιστάμενο προβλήτα II και το μελλοντικό προβλήτα III κατόπιν δημόσιου πανευρωπαϊκού πλειοδοτικού διαγωνισμού ⁽¹¹⁾ για τις υπηρεσίες διαχείρισης λιμένος. Στον εν λόγω διαγωνισμό του ΟΛΠ έλαβαν μέρος δύο εταιρίες, η COSCO Pacific Ltd και μία από την κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρείες Hutchison Port Holdings L.T.D., Hutchison Ports Investments S.A.R.L., Alapis Joint Stock Company S.A. και Lyd S.A.
- (19) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών προέβλεπε διαδικασίες προσφυγής. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκε από κάποιον εκ των

συμμετεχόντων καμία προσφυγή στις δικαστικές αρχές σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών ή το τελικό αποτέλεσμα. Επιπρόσθετα, η διαδικασία και το σχέδιο σύμβασης ελέγχθηκαν και εγκρίθηκαν από το Ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο.

- (20) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης που απετέλεσε αντικείμενο του διαγωνισμού είναι 30 έτη και θα παραταθεί αυτομάτως σε 35 έτη υπό τον όρο ότι η κατασκευή του προβλήτα III από την παραχωρησιούχο θα ολοκληρωθεί εμπρόθεσμα. Ο ΟΛΠ έχει το δικαίωμα να παρατείνει μονομερώς την παραχώρηση για 5 επιπλέον έτη με πιθανή αύξηση των τελών παραχώρησης και τροποποίηση των εγγυήσεων με την επιφύλαξη ειδοποίησης της παραχωρησιούχου 24 μήνες πριν τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης.
- (21) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι θα υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ στον προβλήτα I και αυτών που παρέχονται από την παραχωρησιούχο στον προβλήτα II και στο μελλοντικό προβλήτα III, και αυτό ήταν ένας από τους στόχους της επιλογής ιδιώτη παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.

1.4.2. Αντικείμενο της παραχώρησης

- (22) Ο ΟΛΠ παραχωρεί στην παραχωρησιούχο την εκμετάλλευση και την αποκλειστική χρήση του επονομαζόμενου "Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων", ο οποίος αποτελείται από τον υφιστάμενο προβλήτα II, προς αναβάθμιση, το νέο προβλήτα III, προς κατασκευή, και την παρακείμενη περιοχή τους, καθώς και τη χρήση της παρακείμενης θαλάσσιας περιοχής ελιγμών ελλιμενισμού πλοίων, η οποία επιτρέπει την ασφαλή πρόσδεση και εξυπηρέτηση των πλοίων.
- (23) Η παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένη να παρέχει ολόκληρο το φάσμα των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες σχετίζονται με τη λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (24) Το μέρος 10 παράγραφος 1 σημείο η της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει ότι η παραχωρησιούχος διασφαλίζει την πρόσβαση των χρηστών του λιμένος στη βάση της ισότητας και της δίκαιης μεταχείρισης.
- (25) Όλες οι αναβαθμίσεις του προβλήτα II, όπως επίσης και η κατασκευή και η λειτουργία του ανατολικού μέρους του προβλήτα III θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από την παραχωρησιούχο με δική της επιβάρυνση. Συνεπώς, η παραχωρησιούχος δεν θα λάβει δημόσιο χρήμα για τις επενδύσεις της.
- (26) Επιπρόσθετα, η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει όλους τους (εμπορικούς) κινδύνους όσον αφορά τις αναβαθμίσεις και την κατασκευή της απαραίτητης υποδομής. Η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει επίσης μία σειρά υποχρεώσεων αναφορικά με τη διασφάλιση εγγυημένης χωρητικότητας του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.
- (27) Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει στον ΟΛΠ τα ακόλουθα τέλη:

1.4.3. Τέλη παραχώρησης

- Αρχική αμοιβή: 50 000 000 EUR προς πληρωμή στον ΟΛΠ πριν την έναρξη ισχύος της σύμβασης παραχώρησης.
- Συμπληρωματική αμοιβή: 70 000 EUR προς καταβολή σε πέντε ισόποσες ετήσιες δόσεις.

⁽⁸⁾ Άρθρο 2, παράγραφος 7 του νόμου 2688/1999.

⁽⁹⁾ Άρθρο 21.

⁽¹⁰⁾ Άρθρο 21 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης.

⁽¹¹⁾ Δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα. Στοιχεία αναφοράς: 2008/S 20-026332 στις 30.1.2008, και τροποποιήθηκε με στοιχεία αναφοράς: 2008/S 54-072476 στις 18.3.2008, παρατείνοντας την προθεσμία υποβολής προσφορών μέχρι τις 19.5.2008.

- **Μεταβλητή αμοιβή:** ένα ποσοστό των ετήσιων συνολικών εσόδων της παραχωρησιούχου. Το εν λόγω ποσό θα ανέρχεται στο 21 % των εσόδων για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2009 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2017 και στο 24,5 % για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2017 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2044.
- **Εγγυημένη αμοιβή:** μέρος της μεταβλητής αμοιβής θα καταβάλλεται ετησίως ανεξαρτήτως των πραγματικών εσόδων. Η εν λόγω πληρωμή θα αυξάνεται σταδιακά καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης από τα 16 667 920 ευρώ κατά το πρώτο έτος στα 166 828 678 ευρώ κατά το τελευταίο έτος της σύμβασης.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή I:** καθορίζεται από το μήκος των θέσεων πρόσδεσης που είναι διαθέσιμες για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 1 800 ευρώ ανά μέτρο μήκους ετησίως και υπολογίζεται βάσει των τιμών του 2008⁽¹²⁾. Η πάγια ετήσια αμοιβή I θα προσαρμόζεται ετησίως κατά 2 %, προσαυξανόμενη κατά την τιμή του δείκτη τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ) για το εν λόγω έτος (δηλαδή, 2 % + ΔΤΚ). Σε περίπτωση που ο ΔΤΚ έχει αρνητική διακύμανση, η βάση προσαρμογής είναι 2 %.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή II:** καθορίζεται από την έκταση επιφάνειας των προβλητών του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΝΣΕ) που είναι διαθέσιμη για σκοπούς εκμετάλλευσης. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 4 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο των προβλητών του ΝΣΕ ετησίως βάσει των τιμών του 2008⁽¹³⁾. Η ίδια αρχή ετήσιας προσαρμογής, βάσει του ΔΤΚ, ισχύει επ' αυτού.
- **Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR):** σε συμμόρφωση με τους όρους που ορίζονται στην προσφορά, σε περίπτωση που ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου υπερβεί για την παραχωρησιούχο το 16 % σε πραγματικές τιμές, κατά την επόμενη οικονομική χρήση τα κέρδη τα οποία υπερβαίνουν αυτό το ποσοστό κατανέμονται ισότιμα μεταξύ της παραχωρησιούχου και του ΟΛΠ.

1.5. Περιγραφή των κοινοποιηθέντων έργων

- (28) Τα κοινοποιηθέντα μέτρα αφορούν τη μερική χρηματοδότηση έργων λιμενικών υποδομών μέσω κρατικών πόρων. Τα έργα καλύπτουν την κατασκευή:
- μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας για την πρόσβαση των επιβατών στο ακτοπλοϊκό/επιβατικό τμήμα του λιμένα του Πειραιά (εφεξής αναφερόμενο ως “ο Κεντρικός Λιμένας” ή “ο Επιβατικός Λιμένας”) συνολικού κόστους 2 467 800 EUR και 2 626 717 ευρώ αντιστοίχως (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 105/08),
 - μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς και του παρακείμενου εξοπλισμού⁽¹⁴⁾ συνολικού κόστους 35 000 000 EUR (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 168/08),

— εξοπλισμού φόρτωσης — εκφόρτωσης⁽¹⁵⁾ συνολικού κόστους 17 813 000 EUR στο τμήμα Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα του Πειραιά (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό 169/2008).

- (29) Η Επιτροπή αποφάσισε να αξιολογήσει μαζί τις τρεις κοινοποιήσεις με μία απόφαση, καθώς σχετίζονται με έργα υποδομής εντός του λιμένα του Πειραιά και χρηματοδοτούνται με τον ίδιο τρόπο.
- (30) Όλα τα προβλεπόμενα έργα θα χρηματοδοτηθούν πλήρως μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος (στο εξής “Το επιχειρησιακό πρόγραμμα”) “Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη”, του οποίου η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ανήκει στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αποτελεί μέρος του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα⁽¹⁶⁾ και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁽¹⁷⁾. Το Δημόσιο θα συμμετέχει επίσης με δική του χρηματοδότηση σε κάθε έργο μαζί με τη χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (εφεξής αναφερόμενο ως “ΕΤΠΑ”).
- (31) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι υπεύθυνες για τα έργα που υπάγονται στις τρεις κοινοποιήσεις έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων, αναλόγως με το εάν το υπό εξέταση έργο υφίσταται ή υπερβαίνει τα κατώτατα όρια τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 16 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ⁽¹⁸⁾.
- (32) Οι μικρές προβλήτες και η πεζογέφυρα (υπόθεση αριθ. N 105/08), καθώς και μέρος του μικρού προβλήτα του προβλήτα I (υπόθεση αριθ. N 168/08) έχουν ήδη κατασκευαστεί. Παρομοίως, έχει ήδη πραγματοποιηθεί η αγορά του εξοπλισμού για το τμήμα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 169/08). Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι εργασίες άρχισαν μετά την υποβολή ξεχωριστής αίτησης χρηματοδότησης από το επιχειρησιακό πρόγραμμα για κάθε έργο εκ μέρους του ΟΛΠ προς την αρχή διαχείρισης. Επιπλέον, η χρηματοδότηση των έργων διασφαλίστηκε με τραπεζικά δάνεια χωρίς

(12) Το αρχικό ποσό αντιπροσωπεύει το τρέχον μήκος του κρηπιδότουχου του προβλήτα II (μήκους 2011 μέτρων), το οποίο πρέπει να αυξηθεί δεόντως κατά 803 μέτρα μόλις το διευρυμένο μήκος του προβλήτα III γίνει διαθέσιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

(13) Η αξία καθορίζεται βάσει των τρεχόντων διαθέσιμων 373 365 τετραγωνικών μέτρων του προβλήτα II και θα προσαρμοσθεί με επαύξηση κατά 152 672 τετραγωνικά μέτρα μόλις η επέκταση του προβλήτα III καταστεί διαθέσιμη για εμπορική εκμετάλλευση.

(14) 3 γερανοί Super Post Panamax και 2 γερανοί Panamax.

(15) Συγκεκριμένα, το έργο προβλέπει την προμήθεια 5 ημρυμουλκούμενων εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρων RoRo, 4 τηλεσκοπικών γερανών εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογεφυρών, 1 αυτόματο γερανό, 4 ανυψωτικών μηχανημάτων, 1 ηλεκτρικό περονοφόρο φορτηγού οχήματος, 1 πετρελαιοκίνητου περονοφόρου φορτηγού οχήματος και 10 τερματικών ελκυστήρων.

(16) Απόφαση της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2001 για την έγκριση του κοινοτικού πλαισίου στήριξης για τις κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2000) 3405] (2002/322/ΕΚ), ΕΕ L 122 της 8.5.2002, σ. 7.

(17) Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αριθ. Ε(2001) 534/19.3.2001 για την έγκριση του Επιχειρησιακού Προγράμματος Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη, απόφαση της Επιτροπής αριθ. Ε(2004) 5674/23.12.2004 για την έγκριση της 1ης αναθεώρησης του και αποφάσεις αριθ. Ε(2005) 5912/22.12.2005 και C(2006) 6421/7.12.2006 για την έγκριση της 2ης και 3ης αναθεώρησης τους, αντιστοίχως.

(18) Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

προνομιακές εγγυήσεις ή οποιαδήποτε άλλα πλεονεκτήματα. Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι ο ΟΛΠ έχει ξεκινήσει τα υπό εξέταση έργα γνωρίζοντας ότι έχει οριστεί ως δυνητικός δικαιούχος του ως άνω αναφερόμενου Επιχειρησιακού Προγράμματος και, ως εκ τούτου, έχει την εύλογη προσδοκία να λάβει λάβει δημόσιους πόρους για τη χρηματοδότηση των έργων, παρόλο που μέχρι σήμερα δεν έχουν ακόμη χορηγηθεί τέτοιοι πόροι. Ωστόσο, λόγω της αύξησης της κίνησης επιβατών και της επικείμενης σύμβασης παραχώρησης με ιδιώτη παραχωρησιούχο, ο ΟΛΠ έπρεπε να ξεκινήσει τα έργα πριν την έκδοση της απόφασης ένταξης των έργων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και τα είχε χρηματοδοτήσει προσωρινά με τραπεζικά δάνεια.

(33) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές θα ήταν οικονομικά αδύνατο για τον ΟΛΠ να καλύψει τις δαπάνες των εν λόγω έργων με ιδίους πόρους, καθώς τα λειτουργικά του έσοδα είναι σαφώς ανεπαρκή για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, η λιμενική υποδομή δεν ανήκει στην κυριότητα του ΟΛΠ, και συνεπώς, ο ΟΛΠ δεν μπορεί να αιτιολογήσει την πλήρη αξία της στα πάγια στοιχεία ενεργητικού του, ενώ παράλληλα είναι νομικώς υποχρεωμένος να διαθέσει υποδομή υψηλής ποιότητας και να την αναβαθμίσει, εάν χρειαστεί.

(34) Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως η υφιστάμενη λιμενική υποδομή η οποία ανήκει αποκλειστικά στο Δημόσιο, έτσι και η νέα υποδομή που πρόκειται να κατασκευασθεί θα παραμείνει στην κυριότητα του Δημοσίου και ο ΟΛΠ απλώς θα την κατασκευάσει και θα την εκμεταλλευτεί.

1.5.1. Κατασκευή μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας στον ακτοπλοϊκό/επιβατικό τερματικό σταθμό (υπόθεση αριθ. Ν 105/08)

(35) Στην υπόθεση αριθ. Ν 105/08 η υπό εξέταση προγραμματισμένη χρηματοδότηση αφορά τα ακόλουθα δύο έργα υποδομής στο τμήμα ακτοπλοϊκών οχηματοαγωγών πλοίων/επιβατών του λιμένα του Πειραιά:

α) μικρούς προβλήτες στην περιοχή Dock I του Κεντρικού Λιμένα, κόστους 2 647 800 EUR.

β) πεζογέφυρα κόστους 2 626 718 EUR.

(36) Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι, παρόλο που οι κρουαζιέρες εξυπηρετούνται και από τον επιβατικό λιμένα, υπάρχει ένας φυσικός διαχωρισμός των εν λόγω δραστηριοτήτων σε μία ζώνη Κρουαζιερών, η οποία είναι απομονωμένη από τον υπόλοιπο επιβατικό λιμένα. Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν περαιτέρω ότι τα δύο έργα θα εξυπηρετήσουν αποκλειστικά τις μεταφορικές ανάγκες των ελληνικών νήσων και δεν συνδέονται με κανέναν τρόπο με τη ζώνη κρουαζιερών.

(37) Όσον αφορά τους μικρούς προβλήτες, θα έχουν μία έκταση επιφάνειας 900μ² και 1 100μ² και θα αποτελούνται από κυματοθραύστες κατασκευασμένους από τεχνητούς ογκολίθους με θεμέλια των οποίων το βάθος θα είναι 10,5μ.

(38) Οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) θα διαθέτουν δύο χώρους ελλιμενισμού πλοίων πέραν των 30 ήδη υφιστάμενων διαθέσιμων χώρων για πλοία Ro-Ro, τα οποία παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, και θα επιτρέπουν την εξυπηρέτηση δύο επιπλέον πλοίων, καταλαμβάνοντας ανώτατο μήκος μέχρι 390 μ.

(39) Ο βασικός σκοπός των μικρών προβλητών (“δοντιών”) είναι η παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού πλοίων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Οι προβλήτες εξυπηρετούν ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία συνδέουν το βασικό λιμάνι της χώρας σχεδόν με όλα τα ελληνικά νησιά.

(40) Το τέλος που χρεώνεται για τη χρήση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) βασίζεται στο μέγεθος του πλοίου και ορίζεται στο ίδιο επίπεδο για όλα τα πλοία άνευ διακρίσεων. Οι δασμοί καθορίζονται στον Κώδικα Δασμών του ΟΛΠ Α.Ε.

(41) Η πεζογέφυρα συνδέει τον προβλήτα του επιβατικού λιμένα με το σταθμό ηλεκτρικού σιδηρόδρομου Αθήνας-Πειραιά και εξυπηρετεί τους επιβάτες οι οποίοι διασχίζουν το ακτοπλοϊκό — επιβατικό τμήμα του λιμανιού.

(42) Η γέφυρα συμβάλλει στην ασφαλή πρόσβαση των επιβατών στο λιμάνι, καθώς συνδέει τον τερματικό σταθμό της υπέρ-λίμενος σιδηροδρομικής γραμμής με τη ζώνη του κεντρικού λιμένος, χωρίς οι επιβάτες να πρέπει να διασχίσουν πεζοί τη Λεωφόρο Ποσειδώνος με τη μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων. Συνεπώς, η υπό εξέταση εναέρια γέφυρα δεν συμβάλλει στην πρόσθετη μεταφορική ικανότητα, αλλά κυρίως στην ασφαλή πρόσβαση των επιβατών οι οποίοι φθάνουν στο λιμάνι με τρένο.

(43) Η γέφυρα συνδέει έμμεσα το λιμάνι με το μοναδικό μέσο μεταφοράς σταθερής γραμμής στον Πειραιά, το οποίο επίσης το συνδέει έμμεσα με το αεροδρόμιο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές η γέφυρα αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση, και συνεπώς προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές, παρέχοντας μία εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές και εξυπηρετεί εκατομμύρια ευρωπαίων πολιτών οι οποίοι επισκέπτονται τα ελληνικά νησιά.

(44) Η πεζογέφυρα είναι ανοιχτή σε όλους τους χρήστες δωρεάν. Οι ελληνικές αρχές επισημαίνουν ότι χάρη στην ύπαρξη ανελκυστήρα, παρέχεται επίσης πρόσβαση σε κοινωνικές ομάδες οι οποίες διαφορετικά αντιμετώπιζον σοβαρές δυσκολίες όσον αφορά την πρόσβαση τους στο λιμάνι, π.χ. ηλικιωμένοι και άτομα με ειδικές ανάγκες.

(45) Ο κεντρικός λιμένας Πειραιώς θα παραμείνει στον ΟΛΠ και δεν υπόκειται σε παραχώρηση. Το εν λόγω τμήμα του λιμένα εξυπηρετεί μόνο ακτοπλοϊκά πλοία και, ως εκ τούτου, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) προς χρηματοδότηση εξυπηρετούν αποκλειστικά ακτοπλοϊκά πλοία για οχήματα και επιβάτες. Παρομοίως, η πεζογέφυρα καθιστά ευκολότερη τη μετακίνηση των επιβατών ακτοπλοϊκής από και προς το λιμένα Πειραιώς.

(46) Η ακτοπλοΐα αποτελεί το βασικό τρόπο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τα ελληνικά νησιά, τα οποία συνιστούν σημαντικό μέρος της ελληνικής επικράτειας. Τα περισσότερα νησιά στην ουσία είναι απομονωμένες περιοχές που μειονεκτούν, για τις οποίες είναι πολύ σημαντικό να διασφαλιστούν ακτοπλοϊκές συνδέσεις άνευ προβλημάτων με την ηπειρωτική χώρα της Ελλάδας. Οι ελληνικές αρχές τόνισαν ότι ο λιμένας του Πειραιά είναι ο λιμένας ο οποίος εξασφαλίζει κατά κύριο λόγο τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ των νήσων και της ηπειρωτικής Ελλάδας, και ειδικότερα της πρωτεύουσας της χώρας. Οι γειτονικοί λιμένες έχουν περιορισμένη χωρητικότητα και δυναμικό. Επιπλέον, ο λιμένας Πειραιώς αποτελεί τη μοναδική δυνατότητα πρόσβασης στους περισσότερους προορισμούς των νήσων του Αιγαίου Πελάγους. Ο αριθμός διερχομένων επιβατών μέσω του λιμένος Πειραιώς είναι σημαντικά υψηλότερος σε σύγκριση με τα γειτονικά λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, τα οποία, για τεχνικούς λόγους, δεν έχουν τη

δυνατότητα χειρισμού του ίδιου αριθμού ακτοπλοϊκών πλοίων με αυτόν του λιμένος Πειραιώς. Ο ετήσιος αριθμός διακινηθέντων επιβατών από το Λιμένα Πειραιώς ανήλθε σε 11 668 647 το 2006 ⁽¹⁹⁾, ενώ το λιμάνι του Λαυρίου και το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετήσαν μαζί 2 516 492 επιβάτες κατά το ίδιο έτος. Όσον αφορά την κίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών οχημάτων, ο λιμένας Πειραιώς κατέλαβε και πάλι την πρώτη θέση, εξυπηρετώντας 612 840 αυτοκίνητα το 2007 έναντι 404 973 αυτοκινήτων συνολικά όσον αφορά τα δύο λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, και 260 605 φορτηγά οχήματα κατά το ίδιο έτος έναντι 49 759 φορτηγών οχημάτων συνολικά όσον αφορά τα άλλα δύο λιμάνια. Επιπρόσθετα, τα άλλα δύο λιμάνια δεν καλύπτουν όλους τους προορισμούς προς τα νησιά που εξυπηρετεί ο λιμένας Πειραιώς.

1.5.2. Κατασκευή μικρού προβλήτα και απόκτηση εξοπλισμού για τον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 168/08)

- (47) Ο προβλεπόμενος μικρός προβλήτας βρίσκεται στην περιοχή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος θα εξακολουθήσει να υπάγεται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές αντιλαμβάνονται την εν λόγω επένδυση ως πολύ σημαντική, προκειμένου να δημιουργηθεί ένας ενδολιμενικός ανταγωνισμός μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου. Το συνολικό κόστος κατασκευής του μικρού προβλήτα ανέρχεται σε 35 εκατ. EUR. Το εν λόγω έργο υποδομής θα ανήκει επίσης στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ ο ΟΛΠ θα είναι αρμόδιος βάσει νόμου μόνο για την κατασκευή και τη διαχείριση.
- (48) Το μήκος της ανατολικής εξέδρας της αποβάθρας του υπό κατασκευή μικρού προβλήτα ορίζεται σε 422 μ, με 3 γερανούς Super Post Panamax (SPP), για την εξυπηρέτηση των πλοίων βασικών γραμμών, καθώς και μία δυτική εξέδρα αποβάθρας μήκους 260 μ με 2 γερανούς Panamax για την εξυπηρέτηση των πλοίων διανομής, δηλαδή πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στις "θαλάσσιες αρτηρίες".
- (49) Ο νέος μικρός προβλήτας έχει χωρητικότητα περίπου 1 εκατομμύριο TEUs, ενώ η υφιστάμενη χωρητικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται περίπου σε 1,6 εκατομμύρια TEUs. Ο νέος μικρός προβλήτας θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εξυπηρετήσει τη νέα γενιά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία έχουν παραγγελθεί και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις υφιστάμενες υποδομές λόγω του περιορισμένου βάθους του νερού.
- (50) Οι ελληνικές αρχές σημειώνουν ότι η εν λόγω υποδομή θα επιτρέψει στο λιμένα να λειτουργήσει σύμφωνα με τις βασικές τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές που ισχύουν για συγκρίσιμους λιμένες.
- (51) Επίσης, αναμένεται ότι η αύξηση της χωρητικότητας του προβλήτα I θα συνεισφέρει σημαντικά στις διεξαγόμενες προσπάθειες για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εμπορευμάτων από τους οδικούς άξονες στη θάλασσα στο πλαίσιο της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών. Ειδικότερα, ο νέος μικρός προβλήτας επιτρέπει την ταυτόχρονη εξυπη-
- ρέτηση δύο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη δυτική πλευρά, σε σχετικά κοντινές αποστάσεις.
- 1.5.3. Απόκτηση εξοπλισμού ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)
- (52) Το εν λόγω έργο περιλαμβάνει την απόκτηση μηχανικού εξοπλισμού για τη βελτίωση των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης που παρέχονται στους διαφορετικούς προβλήτες του λιμένος Πειραιώς, συνολικού κόστους 17,8 εκατ. EUR. Ο μηχανικός εξοπλισμός περιλαμβάνει: 5 ημιαυτοκίνητα εμπορευματοκιβώτια, 12 ελκυστήρες τύπου Ro-Ro, 4 τηλεσκοπικές ανυψωτικές διατάξεις εμπορευματοκιβωτίων, 18 οχήματα στοιβάξεως και μετακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, 1 κινητό γερανό, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, ένα ηλεκτροκίνητο και ένα πετρελαιοκίνητο περνοφόρο φορτηγό όχημα και 10 ελκυστήρες θερματικού τύπου.
- (53) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η εν λόγω επένδυση είναι απαραίτητη προκειμένου ο λιμένας I να λειτουργήσει σύμφωνα με τις τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές για συγκρίσιμους λιμένες.
- (54) Η απόκτηση του εν λόγω μηχανικού εξοπλισμού περιλαμβάνει κυρίως την ανανέωση του υφιστάμενου στόλου μηχανημάτων στοιβάξεως καθώς και την αγορά ενός κινητού γερανού. Ο γερανός αυτός επιτρέπει στον διαχειριστή του λιμένος να αναπληρώσει την απώλεια χωρητικότητας στη περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και να αποφύγει τη συμφόρηση. Παράλληλα, ο κινητός γερανός επιτρέπει μεγαλύτερη ευελιξία στην εξυπηρέτηση όλων των πλοίων, περιλαμβανομένων των μικρότερων, με περισσότερους γερανούς. Η επένδυση δεν προορίζεται για την προώθηση νέας παραγωγικής ικανότητας.
- (55) Πρέπει να σημειωθεί ότι μόνο ο κινητός γερανός και δύο περνοφόρα προορίζονται για τον προβλήτα I και θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Ο άλλος εξοπλισμός θα τοποθετηθεί στον προβλήτα II, ο οποίος θα γίνει μέρος των εγκαταστάσεων που τίθενται στη διάθεση της Cosco βάσει των όρων της σύμβασης παραχώρησης για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, ο εν λόγω εξοπλισμός έχει ήδη περιληφθεί στη δημόσια προσφορά ως μέρος της υποδομής προς παραχώρηση στον ανάδοχο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, ο εν λόγω εξοπλισμός συνιστά βασική και απαραίτητη υποδομή για την αποτελεσματική λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι η παροχή του εξοπλισμού αποτέλεσε σημαντικό κίνητρο για την προσέλκυση προσφορών για την παραχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

2. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (56) Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από ένα κράτος μέλος ή μέσω κρατικών πόρων και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή δια της προμήθειας ορισμένων αγαθών είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά στο βαθμό που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη συνθήκη ΕΚ.

⁽¹⁹⁾ Αυτός είναι ο αριθμός εγχώριων επιβατών, ενώ ο συνολικός αριθμός για το 2006 όλων των επιβατών — εγχώριων και υπερπόντιων (κρουαζιέρες, γραμμές και διαμετακόμιση) επιβατών, καθώς και επιβατών πορθμείων — ανήλθε σε 20 507 263.

- (57) Ως εκ τούτου, πρέπει πρώτα να αξιολογηθεί κατά πόσο η χρηματοδότηση εκάστου μέτρου που περιλαμβάνεται στις τρεις κοινοποιήσεις των ελληνικών αρχών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και στη συνέχεια, σε περίπτωση που συνιστά κρατική ενίσχυση, κατά πόσο η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά.
- (58) Ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει ότι πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι: (1) το μέτρο χρηματοδοτείται μέσω κρατικών πόρων, (2) εξασφαλίζει κάποιο πλεονέκτημα στο δικαιούχο, (3) το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό και (4) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ⁽²⁰⁾.
- (59) Η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί σε δύο επίπεδα, ήτοι στο επίπεδο των τελικών χρηστών της υποδομής και στο επίπεδο του διαχειριστή/φορέα εκμετάλλευσης της υπό εξέταση υποδομής.
- 2.1.1. Έννοια της επιχείρησης
- (60) Για την υπαγωγή τους στη νομοθεσία περί ανταγωνισμού της ΕΚ οι δικαιούχοι κρατικής ενίσχυσης πρέπει να είναι επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να διαπιστώσει κατά πόσο ο ΟΛΠ και η παραχωρησιούχος (COSCO) μπορούν να ταξινομηθούν στην κατηγορία των οικονομικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου η επιχείρηση είναι μία οντότητα η οποία ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος της οντότητας και του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται ⁽²¹⁾. Επιπρόσθετα, οποιαδήποτε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών σε μία δεδομένη αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ⁽²²⁾.
- (61) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο **ΟΛΠ** παρέχει δημόσιες υπηρεσίες, τυπικό χαρακτηριστικό για κάθε "λιμενική αρχή". Πράγματι, βάσει του νόμου 2688/1999 και της σύμβασης παραχώρησης με το ελληνικό κράτος ο ΟΛΠ έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη διαχείριση των υποδομών του λιμανιού, τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διασφάλιση της εθνικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης και την προστασία του περιβάλλοντος — καθήκοντα τα οποία εξυπηρετούν σαφώς το δημόσιο συμφέρον. Τρίτον, ο ΟΛΠ ενεργεί επίσης στο πλαίσιο δημόσιας εντολής κατά την ανάθεση με σύμβαση παραχώρησης μέρους του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (62) Ωστόσο, ο ΟΛΠ παρέχει επίσης λιμενικές υπηρεσίες, όπως είναι ενδεικτικά οι ακόλουθες: εργασίες χειρισμού φορτίων, επιβατικές υπηρεσίες ⁽²³⁾ και άλλες υπηρεσίες προς πλοία, καθώς και παρεπόμενες υπηρεσίες ⁽²⁴⁾. Οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται έναντι καταβολής τελών από τους χρήστες, οι οποίες ορίζονται ελεύθερα από τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά.
- (63) Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ρητώς στην απόφασή του "Aéroport de Paris" ⁽²⁵⁾ ότι η παροχή εγκαταστάσεων υποδομής σε τρίτα μέρη έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα.
- (64) Στο πλαίσιο των ανωτέρω η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο ΟΛΠ ασκεί οικονομικές δραστηριότητες και πρέπει να θεωρείται ως επιχείρηση. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση με εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ. Το ερώτημα θα αξιολογηθεί περαιτέρω παρακάτω σε σχέση με τη χρηματοδότηση κάθε κοινοποιηθέντος έργου.
- (65) Όσον αφορά την **παραχωρησιούχο**, όπως αναφέρεται ανωτέρω στο σημείο (24), θα παράσχει ολόκληρο το φάσμα λιμενικών υπηρεσιών εντός του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων έναντι αμοιβής. Ως εκ τούτου, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η παραχωρησιούχος είναι επιχείρηση.
- 2.1.2. Κατασκευή πεζογέφυρας στο επιβατικό λιμάνι (υπόθεση αριθ. N 105/08)
- 2.1.2.1. **Κρατικοί πόροι**
- (66) Πρέπει πρώτα να εξεταστεί κατά πόσο εμπλέκονται κρατικοί πόροι και κατά πόσο οι εν λόγω πόροι καταλογίζονται στο κράτος σε συμμόρφωση με την πάγια νομολογία ⁽²⁶⁾.
- (67) Όπως αναφέρεται στο σημείο (30) της παρούσας απόφασης, όλα τα έργα, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα, θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα, το οποίο αποτελεί μέρος του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, χρηματοδοτούμενο από το Ε.Τ.Π.Α. και από κρατικούς πόρους. Το πρόγραμμα διαχειρίζεται η ειδική υπηρεσία διαχείρισης, η οποία ανήκει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Κατά συνέπεια, σαφώς εμπλέκονται κρατικοί πόροι.
- (68) Όσον αφορά τη την κρατική χρηματοδότηση, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ελληνικές αρχές έχουν μεγάλη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιλογή επιδοτούμενων έργων βάσει του Επιχειρησιακού Προγράμματος και ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα επελέγησαν από το — και συνεπώς πρέπει να χρηματοδοτηθούν — από το ελληνικό κράτος.
- 2.1.2.2. **Οικονομικό πλεονέκτημα**
- (69) Η Επιτροπή, με την απόφαση της σχετικά με τη "Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας" ⁽²⁷⁾, όρισε λεπτομερώς ποια είδη υποδομής θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης και ποια όχι. Εν προκειμένω, η Επιτροπή έκανε διαχωρισμό μεταξύ των υποδομών οι οποίες

⁽²⁰⁾ Βλ., για παράδειγμα, υπόθεση C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze κατά Cassa di Risparmio di Firenze* (Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 129).

⁽²¹⁾ Υπόθεση C-41/90 *Höfner και Elser* (Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, και συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-264/01, C-306/01, C-354/01 και C-355/01 *ΑΟΚ Bundesverband* και άλλοι (Συλλογή 2004, σ. I-2493, σκέψη 46).

⁽²²⁾ Υπόθεση 118/85 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7 υπόθεση 35/96 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36).

⁽²³⁾ Βλ. σημείο (5) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁴⁾ Βλ. σημείο (6) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁵⁾ Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΚ) υπόθεση C-82/01P της 24.10.2002, *Aéroport de Paris*, Συλλογή 2002, σ. I -9297.

⁽²⁶⁾ Βλ. τις ακόλουθες αποφάσεις: *Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/85, 68/85 και 70/85 Van der Kooy* και άλλοι κατά *Επιτροπής* (Συλλογή 1988, σ. 219, σκέψη 35· υπόθεση C-303/88 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 11· υπόθεση C-305/89 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 13· υπόθεση C-482/99 *Γαλλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 2002, σκέψη 24).

⁽²⁷⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — *Βέλγιο* — *Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας*, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11.

δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης και των υποδομών οι οποίες δεν δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Οι τελευταίες θεωρήθηκε ότι δεν θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης.

- (70) Όπως αναφέρεται στα σημεία (41)-(44) της παρούσας απόφασης, η χρήση της πεζογέφυρας είναι δωρεάν και ανοικτή για χρήση από όλους τους δυνητικούς επιβάτες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Καθώς δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός ανάμεσα στους δυνητικούς χρήστες, η γέφυρα δεν παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε επίπεδο χρηστών. Επιπρόσθετα, η γέφυρα θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά από ιδιώτες και όχι από επιχειρήσεις και θα εξυπηρετεί κυρίως κοινωνικούς σκοπούς καθώς, όντας εξοπλισμένη με ανεγκυστήρες και κυλιόμενες σκάλες, θα παρέχει πρόσβαση στο λιμάνι σε άτομα τα οποία θα αντιμετώπιζαν διαφορετικά δυσκολίες πρόσβασης, όπως ηλικιωμένοι, παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες, ιδίως λόγω της ανάγκης να διασχίσουν τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.
- (71) Στο επίπεδο του διαχειριστή λιμένα η κατασκευή της πεζογέφυρας δεν μπορεί να αποφέρει επιπλέον έσοδα για τον ΟΛΠ, καθώς η πρόσβαση στη γέφυρα είναι δωρεάν και δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση του αριθμού των επιβατών. Πράγματι, η πεζογέφυρα έχει καθαρά μη εμπορικές λειτουργίες καθώς παρέχει καλύτερη και ασφαλέστερη πρόσβαση για πεζούς επιβάτες από το σιδηροδρομικό σταθμό Αθήνας-Πειραιά στον επιβατικό λιμένα, οι οποίοι παλαιότερα έπρεπε να διασχίσουν τη λεωφόρο. Ως εκ τούτου, η κατασκευή της πεζογέφυρας σαφώς εντάσσεται στο πλαίσιο της υποχρέωσης του κράτους να φροντίζει για την ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού με την εκτέλεση έργων γενικού συμφέροντος. Πράγματι, η κατασκευή της θα μπορούσε να έχει ανατεθεί στην τοπική αυτοδιοίκηση ή σε οποιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή για την ανάπτυξη της γενικής υποδομής. Τούτο επιβεβαιώνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι ο ΟΛΠ δεν θα είναι ο ιδιοκτήτης της υποδομής και θα είναι μόνον υπεύθυνος για τη συντήρησή της.
- (72) Εν τούτοις, καθώς ο ΟΛΠ ασκεί επίσης οικονομικές δραστηριότητες, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται από το κράτος στον ΟΛΠ για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών περιορίζεται στο κόστος των εργασιών και συνεπώς εξαλείφεται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητων δευτερογενών επιπτώσεων στις εμπορικές δραστηριότητες που ασκεί ο ΟΛΠ.
- (73) Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρώτον σημειώνει ότι η σύμβαση δημοσίων έργων για την κατασκευή της πεζογέφυρας συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν υπερβαίνει την τιμή της αγοράς για την κατασκευή και αποκλείει οποιονδήποτε κίνδυνο υπεραντιστάθμισης, τόσο για τον ΟΛΠ όσο και για τον ανάδοχο ο οποίος εκτελεί τις απαραίτητες εργασίες. Επιπλέον, η συμμετοχή του Δημοσίου δεν καλύπτει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης ή επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ.

2.1.2.3. Συμπέρασμα

- (74) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση της πεζογέφυρας δεν εξασφαλίζει κανένα πλεονέκτημα στον ΟΛΠ όσον αφορά τις εμπορικές του δραστηριότητες και θα ωφελήσει το σύνολο της τοπικής και της ναυτιλιακής κοινότητας. Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση δεν εμπεριέχει

κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.3. Κατασκευή δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον Επιβατικό Λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

2.1.3.1. Κρατικοί πόροι

- (75) Τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η Επιτροπή στα ανωτέρω σημεία (66)-(68) ισχύουν πλήρως για τη χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”). Συνεπώς, είναι σαφές ότι εμπλέκονται κρατικοί πόροι.

2.1.3.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (76) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι δύο μικροί προβλήτες οι οποίοι χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους στον επιβατικό λιμένα είναι ανοικτοί σε όλους τους δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Συνεπώς, στο επίπεδο χρηστών (ναυτιλιακές εταιρείες, υπηρεσίες πορθημίων, κλπ.) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα παράσχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ⁽²⁸⁾.
- (77) Ωστόσο, όπως αναφέρεται ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι τα δημόσια κεφάλαια τα οποία τίθενται στη διάθεση του ΟΛΠ του παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα. Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη “Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών” ⁽²⁹⁾, τόνισε ότι, γενικά, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) αποτελούν μέρος της υποδομής για συγκεκριμένους χρήστες ⁽³⁰⁾ η οποία σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού από τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών (σε αυτήν την περίπτωση τον ΟΛΠ) ⁽³¹⁾. Η σχετική υποδομή μπορεί να έχει τη δυνατότητα να αποφέρει πρόσθετα κέρδη για τον ΟΛΠ, ο οποίος μπορεί να χρεώσει εμπορικά τέλη για τη χρήση των εγκαταστάσεων. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό ως προς το ότι αφορά μόνο μία επιχείρηση (ΟΛΠ).
- (78) Πράγματι, η κατασκευή των δύο πρόσθετων μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα θα αυξήσει τη χωρητικότητα που έχει στη διάθεσή του ο ΟΛΠ για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών πλοίων ⁽³²⁾. Αυτό με τη σειρά του θα αυξήσει τα έσοδα του ΟΛΠ, καθώς η χρήση όλων των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα είναι έναντι αμοιβής, βάσει του μεγέθους κάθε πλοίου. Τα έσοδα του ΟΛΠ μπορεί να αυξηθούν περαιτέρω, επειδή εισπράττει επίσης τέλη για κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) της υποδομής του.

⁽²⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽²⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

⁽³⁰⁾ Βάσει της ίδιας ανακοίνωσης άλλες υποδομές για συγκεκριμένους χρήστες είναι: ναυπηγεία, αγωγοί και καλώδια για τις κοινωφελείς υπηρεσίες στους χώρους του τερματικού σταθμού ενός λιμένα.

⁽³¹⁾ Η Επιτροπή ακολούθησε παρόμοια προσέγγιση, στην απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, (ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11), όπου οι προβλήτες θεωρήθηκαν ως μέρος του έργου που σχετίζεται με την υποδομή.

⁽³²⁾ Βλ. σημείο (38) της παρούσας απόφασης.

- (79) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι ο ΟΛΠ δεν παρέχει υπηρεσίες στους επιβάτες ή στα πλοία στον επιβατικό λιμένα, καθώς είναι υπεύθυνος μόνο για την παροχή και τη συντήρηση της απαιτούμενης υποδομής προκειμένου να διασφαλιστεί ο ασφαλής ελλιμενισμός των πλοίων και η ασφαλής και άνετη επιβίβαση — αποβίβαση των επιβατών. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, ο ΟΛΠ έχει την υποχρέωση συντήρησης και διατήρησης της υποδομής σε καλή κατάσταση, αλλά επίσης παρέχει λιμενικές υπηρεσίες σε πλοία και επιβάτες. Πρώτον, ο ΟΛΠ εισπράττει εμπορικά τέλη από κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) ο οποίος χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του και όχι μόνον από τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν τους μικρούς προβλήτες. Δεύτερον, όπως και οι άλλοι δασμοί που εισπράττει ο ΟΛΠ, τα τέλη που εισπράττονται στον επιβατικό λιμένα ορίζονται ελεύθερα από τον ίδιο τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά, με βάση τις εμπορικές του αμοιβές. Τα εν λόγω τέλη, συνεπώς, θεωρούνται εμπορικά τέλη.
- (80) Συνεπώς, η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, καθώς αφορά δημόσια επένδυση σε λιμενική εγκατάσταση η οποία αποτελεί ή μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, ενώ τα εν λόγω δημόσια κεφάλαια επιφέρουν μείωση των επενδυτικών δαπανών για το φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής (ΟΛΠ), με τις οποίες θα επιβαρυνόταν διαφορετικά σε σχέση με τις εμπορικές του δραστηριότητες.
- (81) Θα μπορούσε να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η επονομαζόμενη αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση⁽³³⁾.
- (82) Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αξιολογηθεί κατά πόσο το Δημόσιο ενήργησε ως επενδυτής μεγιστοποίησης κερδών, ενεργώντας υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς, δηλαδή κατά πόσο η επένδυσή του στους μικρούς προβλήτες είναι πιθανό να είναι οικονομικώς επικερδής. Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι πρέπει να καθοριστεί “εάν, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης μέτοχος, στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου”⁽³⁴⁾. Αυτό περιλαμβάνει την εισφορά νέου κεφαλαίου για επενδύσεις, υπό τον όρο ότι ο λιμένας ή ο φορέας εκμετάλλευσης δεν θα διαθέτουν πλεονάζουσα διαρθρωτική μεταφορική ικανότητα στην κοινή αγορά, και ότι η χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας είναι υγιής⁽³⁵⁾.
- (83) Πρέπει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”), οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο από το οποίο να αποδεικνύεται ότι οι υπό εξέταση επενδύσεις θα έχουν θετική απόδοση. Ενδεχομένως να αναμένεται κάποια απόδοση για το Δημόσιο μέσω της αύξησης του τέλους παραχώρησης που καταβάλλεται από τον ΟΛΠ (αποτελούμενο από το 2 % των καθαρών εσόδων του ΟΛΠ), το οποίο θα προέκυπτε από αύξηση των τελών που εισπράττει ο ΟΛΠ στον επιβατικό λιμένα. Ωστόσο, δεν έχουν παρασχεθεί σχετικά ποσοτικά δεδομένα. Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση της χωρητικότητας που εξασφαλίζεται με την επένδυση.
- (84) Επίσης, το Δημόσιο θα καλύψει πλήρως τις επενδυτικές δαπάνες για τα δύο έργα αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το Δημόσιο σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (85) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο εξασφαλίζει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.

2.1.3.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

- (86) Πρέπει να σημειωθεί ότι ο επιβατικός λιμένας Πειραιώς είναι ο μεγαλύτερος επιβατικός λιμένας της Ελλάδας και ένας από τους μεγαλύτερους της Ευρώπης, εξυπηρετώντας συνολικά πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Ο αριθμός των επιβατών ακτοπλοίας είναι επίσης σχετικά αξιόλογος — περίπου 8 εκατομμύρια. Όσον αφορά την ακτοπλοία, ο λιμένας πιθανώς να ανταγωνίζεται τους άλλους δύο γειτονικούς λιμένες, δηλαδή τους λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας. Συνεπώς, το οικονομικό πλεονέκτημα που λαμβάνει ο ΟΛΠ από τη δημόσια χρηματοδότηση μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του.
- (87) Εν όψει των ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.3.4. Συμπέρασμα

- (88) Για τους ανωτέρω λόγους η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.4. Κατασκευή μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. N 168/08) και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)

⁽³³⁾ Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με την απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine απεφάνθη ότι “δυνάμει της αρχής της ίσης μεταχείρισης μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών επιχειρήσεων προκύπτει ότι τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μίας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες αντιστοιχούν στους συνήθεις όρους της αγοράς δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως κρατικές ενισχύσεις” [υπόθεση C-482/99 Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-4397) (“Stardust Marine”). Βλ. επίσης υπόθεση C-303/88 Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 20)].

⁽³⁴⁾ Βλ. συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120).

⁽³⁵⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο “Ανάπτυξη του κύριου λιμένα του Ρότερνταμ” — ΕΕ C 196 της 24.8.2007, σ. 1. Βλ. επίσης Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ στις εταιρείες χαρτοφυλακίου του Δημοσίου (Δελτίο ΕΚ 91984), παράγραφος 3.2. σημείο (ii).

2.1.4.1. Κρατικοί πόροι

- (89) Ο μικρός προβλήτας και όλα τα στοιχεία εξοπλισμού θα χρηματοδοτηθούν με τον ίδιο τρόπο όπως η πεζογέφυρα και οι δύο μικροί προβλήτες (“δόντια”) στον επιβατικό λιμένα, δηλαδή με χρηματικά ποσά τόσο από το Ε.Τ.Π.Α. όσο και από το ελληνικό κράτος. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση της υπό εξέταση υποδομής περιλαμβάνει κρατικούς πόρους.

2.1.4.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (90) Όπως αναφέρεται στο σημείο (48) της παρούσας απόφασης, τα κοινοποιηθέντα μέτρα στην υπόθεση Ν 168/08 περιλαμβάνουν την κατασκευή ενός μικρού προβλήτα και την απόκτηση μίας σειράς στοιχείων εξοπλισμού⁽³⁶⁾ που θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Αντιθέτως, ο ΟΛΠ θα εκμεταλλευτεί μόνο μέρος του εξοπλισμού που κοινοποιείται βάσει της υπόθεσης Ν 169/08⁽³⁷⁾, ενώ η πλειοψηφία των εγκαταστάσεων εξοπλισμού θα παραχωρηθεί στην παραχωρησιούχο COSCO⁽³⁸⁾. Επ' αυτού, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της χρήσης και της χρηματοδότησης του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού.
- (91) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τόσο ο μικρός προβλήτας όσο και ο εξοπλισμός που χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους είναι ανοικτοί σε όλους του δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Τούτο απορρέει από το γεγονός ότι τόσο ο ΟΛΠ όσο και η παραχωρησιούχος (COSCO) έχουν σαφή υποχρέωση, η οποία προβλέπεται στις συμβάσεις τους σχετικά με την παραχώρηση, εξασφάλιση ισότιμης και δίκαιης πρόσβασης σε όλους τους δυνητικούς χρήστες της υποδομής που εκμεταλλεύονται. Συνεπώς, σε επίπεδο χρηστών (ήτοι, ναυτιλιακές εταιρείες) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα πρέπει να παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ⁽³⁹⁾.
- (92) Η Επιτροπή πρέπει στη συνέχεια να αξιολογήσει εάν η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ ή/και στην παραχωρησιούχο.
- (93) Όσον αφορά τον μικρό προβλήτα, έχει ήδη διευκρινιστεί στο σημείο (77) της παρούσας απόφασης ότι οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) που αποτελούν μέρος της υποδομής για “συγκεκριμένους χρήστες”, δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και να αποφέρουν έσοδα για τον ΟΛΠ. Πράγματι, ο μικρός προβλήτας στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων θα τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ και μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, καθώς θα χρησιμοποιηθεί για υπηρεσίες χειρισμού φορτίων για τις οποίες ο ΟΛΠ θα χρεώνει εμπορικά τέλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I με κρατικούς πόρους μπορεί να επιφέρει μείωση των επενδυτικών δαπανών με τις οποίες ο λιμενικός οργανισμός ΟΛΠ θα επιβαρυνόταν κανονικά, και επομένως

ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό επειδή αφορά μόνο μία επιχείρηση, τον ΟΛΠ.

- (94) Όσον αφορά τα στοιχεία εξοπλισμού⁽⁴⁰⁾, η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες ταξινόμησε “όλους τους τύπους σταθερού ή ημικινητού εξοπλισμού, όπως οι γερανοί και οι ράμπες φορτοεκφόρτωσης” ως μέρος της ανωδομής ενός λιμένος⁽⁴¹⁾. Δήλωσε επίσης ότι “τέτοιες επενδύσεις συνήθως ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις και επομένως συνιστούν ενίσχυση”. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η σχετική υποδομή χρησιμοποιείται άμεσα για εμπορικούς σκοπούς (φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων) και είναι απαραίτητη για την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών χειρισμού φορτίων από φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.
- (95) Εφόσον διάφορα στοιχεία εξοπλισμού προορίζονται για χρήση είτε από τον ΟΛΠ είτε από την παραχωρησιούχο, πρέπει να αξιολογηθεί εάν η κρατική χρηματοδότηση παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε κάποια εκ των δύο οντοτήτων.

Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ

- (96) Όσον αφορά τον ΟΛΠ, οι 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και οι 2 γερανοί Panamax προς εγκατάσταση στον μικρό προβλήτα του προβλήτα I (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και ο κινητός γερανός και τα 2 περνοφόρα που πρόκειται να αγοραστούν ως επιπλέον εξοπλισμός (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 169/08), θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για τις δραστηριότητες χειρισμού φορτίων. Συνεπώς, όσον αφορά τα εν λόγω στοιχεία εξοπλισμού, ο ΟΛΠ ενδέχεται να εξασφαλίσει οικονομικό πλεονέκτημα.
- (97) Όσον αφορά τον εξοπλισμό που χορηγείται στην παραχωρησιούχο, σημειώνεται ότι δεν θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ, και επομένως ο ΟΛΠ δεν θα μπορεί να τον χρησιμοποιήσει άμεσα για τις εμπορικές του δραστηριότητες. Εν τούτοις, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα. Πρώτον, ο ΟΛΠ είναι νομικά υποχρεωμένος από το κράτος να κατασκευάζει και να συντηρεί σε καλή κατάσταση όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και να παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες ή να επιτρέπει τις υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τρίτους σε περίπτωση που παραχωρήσει την εκμετάλλευση τμημάτων του λιμένα. Κατά συνέπεια, η κρατική χρηματοδότηση απαλλάσσει τον ΟΛΠ από μέρος της χρηματοοικονομικής επιβαρύνσεώς του όσον αφορά την παροχή σύγχρονης ανωδομής. Δεύτερον, ο ΟΛΠ (και όχι άμεσα το κράτος) είναι αυτός που παραχωρεί μέρος του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένου του υπό εξέταση εξοπλισμού, για τον οποίο η παραχωρησιούχος θα καταβάλει τέλος παραχώρησης και διάφορες αμοιβές αποκλειστικά στον ΟΛΠ και όχι στο κράτος. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι το κράτος, χρηματοδοτώντας τον υπό εξέταση εξοπλισμό, ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, επειδή από τον απαλλάσσει από τις δαπάνες απόκτησης του εν λόγω εξοπλισμού, με τις οποίες κανονικά θα επιβαρυνόταν.

⁽³⁶⁾ 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και 2 γερανοί Panamax.

⁽³⁷⁾ 1 κινητός γερανός και 2 περνοφόρα.

⁽³⁸⁾ 5 ημικινητούμενα εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρες RoRo, 4 τηλεσκοπικοί γερανοί εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογέφυρες και κινητά οχήματα, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, 10 ελκυστήρες τύπου τερματικού σταθμού.

⁽³⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽⁴⁰⁾ Βάσει τόσο της υπόθεσης αριθ. Ν 168/08 όσο και της υπόθεσης αριθ. Ν 169/08.

⁽⁴¹⁾ Βλ. ειδικότερα την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

- (98) Όπως στην περίπτωση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (βλ. ανωτέρω), μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ για την κατασκευή του μικρού προβλήτα και τον εξοπλισμό στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε αναφορικά με τους μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα ισχύουν πλήρως σε αυτήν την περίπτωση ⁽⁴²⁾. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παρουσιάσει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο στο οποίο να αποδεικνύεται θετική απόδοση της επένδυσης, ενώ το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των έργων επένδυσης αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το κράτος σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (99) Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση χωρητικότητας που παρέχεται από την επένδυση. Ειδικότερα, όσον αφορά τον πρόσφατα αποκτηθέντα εξοπλισμό ⁽⁴³⁾ οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν θα επιφέρει αύξηση στη χωρητικότητα του λιμένα, αλλά απλώς θα αναπληρώσει πιθανή ανεπάρκεια χωρητικότητας σε περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και θα παράσχει περισσότερη ευελιξία στην παραγωγική ικανότητα του λιμένα. Αυτό φαίνεται να συνεπάγεται ότι δεν αναμένονται πρόσθετα κέρδη από τα νέα στοιχεία εξοπλισμού. Οι ελληνικές αρχές αναγνωρίζουν περαιτέρω ότι δεν είναι εύκολο να υπολογισθεί με ακρίβεια η αναμενόμενη απόδοση αναφορικά με το νέο εξοπλισμό.
- (100) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο παρέχει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.
- Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στην παραχωρησιούχο**
- (101) Όσον αφορά τα δυνητικά πλεονεκτήματα υπέρ της παραχωρησιούχου (COSCO), η Επιτροπή σημειώνει ότι ο εξοπλισμός αποτελούσε μέρος της παραχωρηθείσας προς την παραχωρησιούχο μέσω δημόσιου διαγωνισμού λιμενικής υποδομής στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- (102) Η Επιτροπή έχει ήδη καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους πράξεις όπως η πώληση γης ή κτιρίων ⁽⁴⁴⁾ ή η ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων ⁽⁴⁵⁾ δεν θέτουν κατά τη γνώμη της πρόβλημα κρατικής ενίσχυσης. Αυτό συμβαίνει γενικά στην περίπτωση που οι πράξεις αυτές γίνονται με βάση τις τιμές της αγοράς, ειδικά όταν η τιμή είναι το αποτέλεσμα ανοικτού διαγωνισμού χωρίς όρους και χωρίς διακρίσεις ο οποίος έτυχε της δέουσας δημοσίευσης, γεγονός που διασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση των υποψηφίων. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τους κανόνες και τις αρχές που διέπουν τους δημόσιους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις παραχώρησης, στις περιπτώσεις που ισχύουν, το ίδιο σκεπτικό ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και για την πώληση ή την διάθεση υποδομής από τις δημόσιες αρχές ⁽⁴⁶⁾.
- (103) Εντούτοις, όπως έχει ήδη επισημάνει η Επιτροπή ⁽⁴⁷⁾, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να υπάρχουν στοιχεία ενίσχυσης. Για παράδειγμα, ενδέχεται να υπάρχει ενίσχυση στην περίπτωση που η υποδομή διατίθεται σε προκαθορισμένο διαχειριστή με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα εξ αυτού του γεγονότος ή εάν είναι τόσο μεγάλη η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης και της τιμής μιας πρόσφατης κατασκευής με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα ο αγοραστής.
- (104) Όπως αναφέρεται στο σημείο (18) της παρούσας απόφασης, ο εν λόγω διαγωνισμός οργανώθηκε σε πανευρωπαϊκή κλίμακα σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων που προβλέπονται στην απόφαση 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών ⁽⁴⁸⁾. Η Επιτροπή δεν έχει λόγο να πιστεύει, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, ότι η διαδικασία επιλογής έχει διεξαχθεί με εσφαλμένο τρόπο.
- (105) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης — 30 έτη στην αρχή με δυνατότητα παράτασης επί πέντε έτη εάν εκτελεστεί εμπρόθεσμα η κατασκευή του προβλήτα III και με μια δεύτερη δυνατότητα παράτασης κατά 5 ακόμη έτη υπό τον όρο ότι θα αυξηθούν τα τέλη παραχώρησης — αντανάκλα ελαφρώς το γεγονός ότι ο παραχωρησιούχος θα πραγματοποιήσει επενδύσεις σε πολύ δαπανηρά στοιχεία υποδομής, τα οποία μπορούν να αποφέρουν κέρδη μόνο μετά την παρέλευση πολλών ετών ⁽⁴⁹⁾. Εξάλλου, οι όροι παράτασης πέραν των 30 ετών εξαρτώνται άμεσα από την πραγματοποίηση αυτών των επενδύσεων.
- (106) Όσον αφορά την παροχή του εξοπλισμού, πρέπει να επισημανθεί ότι αποτελούσε μέρος των όρων του διαγωνισμού, οι προσφορές οι οποίες υποβλήθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω διαγωνισμού πρέπει να έχουν ήδη λάβει υπόψη το γεγονός ότι ο εξοπλισμός ήταν ήδη διαθέσιμος για χρήση και δεν θα χρειαζόταν να αγοραστεί από την παραχωρησιούχο.
- (107) Επιπλέον, εν όψει του σημείου (26), η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν μειώνει τους κινδύνους που πρέπει συνήθως να αναλαμβάνει μια παραχωρησιούχος και, συνεπώς, δεν απαλλάσσει την επιχείρηση από

⁽⁴²⁾ Βλ. ανωτέρω σημεία (81)–(85).

⁽⁴³⁾ Ειδικότερα, τον εξοπλισμό σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. N 169/08.

⁽⁴⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στις πωλήσεις γηπέδων, οικοπέδων και κτιρίων από δημόσιες αρχές, EE C 209, της 10.7.1997, σ. 3-5.

⁽⁴⁵⁾ Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού, 1993, παράγραφοι 402 και 403.

⁽⁴⁶⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 58.

⁽⁴⁷⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 59.

⁽⁴⁸⁾ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽⁴⁹⁾ Βλ. π.χ. την απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 110/08 — Γερμανία — για τη χρηματοδότηση του έργου Jade WeserPort Project, EE C 137 της 17.6.2009, σ. 1, όπου η διάρκεια της συμφωνίας παραχώρησης για την κατασκευή παρόμοιου έργου ήταν εξ αρχής 40 έτη.

χρηματοοικονομικούς κινδύνους που είναι εγγενείς στις δραστηριότητες λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίοι ενδεχομένως στη συνέχεια να αποτελέσουν χρηματοοικονομική επιβάρυνση για τον ΟΛΠ.

(108) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση τα προσφάτως αποκτηθέντα περιουσιακά στοιχεία [εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης ⁽⁵⁰⁾] που χρηματοδοτήθηκε από το κράτος και τέθηκε στη διάθεση του παραχωρησιούχου έχει όντως σχετικά μικρή διάρκεια ζωής σε σύγκριση με άλλα στοιχεία υποδομής που έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, όπως είναι οι προβλήτες, οι οποίες θα μπορούσε να θεωρηθεί στην προκειμένη περίπτωση ότι μεταβιβάστηκαν προς τον δικαιούχο στην πλήρη οικονομική τους αξία. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι δεν φαίνεται να υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στην τιμή του προσφάτως αποκτηθέντος εξοπλισμού ο οποίος ετέθη στη διάθεση του παραχωρησιούχου και στα τέλη παραχώρησης που πρέπει να καταβάλει ο παραχωρησιούχος, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ την τιμή του εξοπλισμού ⁽⁵¹⁾.

(109) Κατά συνέπεια, με βάση τις προαναφερόμενες αρχές ⁽⁵²⁾ και σύμφωνα με την πρακτική για τη λήψη των αποφάσεων της ⁽⁵³⁾, και με την επιφύλαξη χορήγησης άλλων κρατικών ενισχύσεων προς την παραχωρησιούχο εκτός των πλαισίων του παρόντος μέτρου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο αποκτηθείς εξοπλισμός ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου δεν της παρέχει κανένα πλεονέκτημα — και συνεπώς καμία κρατική ενίσχυση — στην παραχωρησιούχο, καθώς η τελευταία θα καταβάλει την τιμή αγοράς για τη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού.

2.1.4.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

(110) Η Επιτροπή, κατόπιν της διαπίστωσης ότι η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτη και του εξοπλισμού στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων παρέχει στον ΟΛΠ (αλλά όχι στην παραχωρησιούχο και στους τελικούς χρήστες) επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα, πρέπει τώρα να αξιολογήσει κατά πόσο το εν λόγω πλεονέκτημα έχει την ικανότητα να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(111) Η Επιτροπή σημειώνει ότι μπορεί να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, ειδικά μεταξύ κύριων κόμβων που εξυπηρετούν μεγάλες γεωγραφικές περιοχές. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς έχει ουσιαστική χωρητικότητα (1 373 εκατομμύρια

TEUs το 2007) και εν δυνάμει βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλους λιμένες ⁽⁵⁴⁾ της ΕΕ. Προβλέπεται ότι η νέα χωρητικότητα που θα προσθέσει ο νέος μικρός προβλήτης θα ανέρχεται τουλάχιστον σε 1 εκατομμύριο TEUs για τον ΟΛΠ. Μέρος της χωρητικότητας που θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ θα παραχωρηθεί στην COSCO. Εν τούτοις, ως αποτέλεσμα της κατασκευής του νέου μικρού προβλήτη και της απόκτησης του νέου εξοπλισμού, ο ΟΛΠ θα εξακολουθήσει να είναι ο κύριος φορέας εκμετάλλευσης του λιμένος. Επιπλέον, οι ίδιες οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι τα εν λόγω έργα είναι απαραίτητα για να αναπτυχθούν λιμενικές υπηρεσίες από τον ΟΛΠ και να καταστούν οι εν λόγω υπηρεσίες ανταγωνιστικές σε σχέση με αυτές που παρέχονται από την παραχωρησιούχο COSCO, αλλά και σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρέχονται από άλλους λιμένες.

(112) Επιπλέον, το 27 % των εμπορευματοκιβωτίων που αναχωρούν και το 33 % των εμπορευματοκιβωτίων που φθάνουν στο λιμένα Πειραιώς αφορούν συναλλαγές με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ. Συνεπώς, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση θα νοθεύσει ή θα απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και θα επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.4.4. Συμπέρασμα

(113) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι τα δύο κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ του ΟΛΠ κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης

(114) Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει εάν η κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ η οποία διαπιστώνεται ανωτέρω, όσον αφορά τους δύο μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα και τον μικρό προβλήτη και τον εξοπλισμό στον εμπορικό λιμένα, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

Η ενίσχυση ως κίνητρο

(115) Για να αποτελέσει κίνητρο η κρατική ενίσχυση ο αιτών πρέπει να υποβάλει αίτηση για ενίσχυση πριν την έναρξη του έργου. Στην προκειμένη περίπτωση ο ΟΛΠ υπέβαλε αιτήσεις για την χρηματοδότηση των έργων από το επιχειρησιακό πρόγραμμα πριν την έναρξη των εργασιών. Επιπλέον, τον καιρό που άρχισαν τα έργα ο ΟΛΠ γνώριζε καλά ότι ήταν ένας πιθανός δικαιούχος ενίσχυσης βάσει του επιχειρησιακού προγράμματος και κατά συνέπεια ήταν λογικό να προσδοκούσε ότι θα ελάμβανε δημόσια χρηματοδότηση. Ενόψει των προαναφερομένων η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω κρατική ενίσχυση εμπεριέχει το στοιχείο του κινήτρου.

Νομική βάση της αξιολόγησης

(116) Στην παρούσα περίπτωση, φαίνεται να υπάρχουν μόνο δύο δυνατότητες συμβατότητας. Πρέπει πρώτα να εξετασθεί εάν εφαρμόζεται το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ και, εφόσον δεν εφαρμόζεται, εάν τα μέτρα εμπίπτουν στην εξαίρεση που προβλέπεται στον άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁰⁾ Βλέπε σημείο (52) παραπάνω.

⁽⁵¹⁾ Βλέπε σημείο (27) παραπάνω.

⁽⁵²⁾ Βλέπε σημείο (102) και επόμενα.

⁽⁵³⁾ Βλ. για παράδειγμα απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, ΕΕ C 137 της 17.6.2009, σ. 1· αποφάσεις της Επιτροπής της 10.7.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 134/07 — Ελλάδα — Έργο υποθαλάσσιας σήραγγας Θεσσαλονίκης, ΕΕ C 234 της 6.10.2007, σ. 2· απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. 565/2007 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου κεντρικού οδικού άξονα της Ελλάδας (Ε65), απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 633/07 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση των τμημάτων οδικού άξονα μεταξύ των περιοχών Μαλιακός και Κλειδί (μέρος του προγράμματος ΠΑΘΕ), μεταξύ των Τεμπών και της Σκοτίας, και μεταξύ του Ευαγγελισμού και της Λεπτοκαρυάς, ΕΕ C 70 της 15.3.2008, σ. 6· και απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 45/08 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου οδικού άξονα Ελευσίνας — Κορίνθου — Πάτρας — Πύργου — Τοάκωνα, ΕΕ C 177 της 12.7.2008, σ. 1.

⁽⁵⁴⁾ Για παράδειγμα, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης (με 447 εκατομμύρια TEU το 2007), ο λιμένας της Κωνσταντίας στη Ρουμανία (με 1 411 εκατομμύρια TEU για το ίδιο έτος), ο λιμένας του Κόπερ στη Σλοβενία και μία σειρά λιμένων στην Ιταλία μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσοι ανταγωνιστές του ΟΛΠ.

2.2.1. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 86 παράγραφος 2

- (117) Η Ελλάδα πιστεύει ότι η υπό εξέταση υποδομή θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εκτελέσει αποτελεσματικά τα καθήκοντά του, τα οποία εξυπηρετούν το γενικό δημόσιο συμφέρον. Με άλλα λόγια, η Ελλάδα θεωρεί ότι οι λιμενικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ αντιστοιχούν σε υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής αναφερόμενες ως "ΥΓΟΣ") και ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται για τα κοινοποιηθέντα επενδυτικά έργα είναι σύμφωνη με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ⁽⁵⁵⁾.
- (118) Μια κρατική ενίσχυση ως θεωρείται ως αντιστάθμιση προς μία επιχείρηση για την παροχή μίας ΥΓΟΣ, ώστε να κριθεί συμβατή με την κοινή αγορά, όταν πληρούνται οι ακόλουθοι τρεις όροι: 1) η υπό εξέταση ΥΓΟΣ πρέπει να ισοδυναμεί με μία γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, 2) η παροχή της ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται κατά τον δέοντα τρόπο στο φορέα εκμετάλλευσης, και 3) η ενίσχυση η οποία χορηγείται στο φορέα εκμετάλλευσης πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο στόχο.
- (119) Πρώτον, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλει ως προς το ότι το πλήρες εύρος των δραστηριοτήτων που προβλέπονται από τον ΟΛΠ μπορεί να θεωρηθεί ως γνήσια ΥΓΟΣ.
- (120) Κατά το Πρωτοδικείο, "[...] όπως προκύπτει από τη νομολογία, η παροχή της επίμαχης υπηρεσίας πρέπει, εξ ορισμού, να εξυπηρετεί την κοινή ωφέλεια ή το δημόσιο συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, οι ΥΓΟΣ διακρίνονται, μεταξύ άλλων, από τις υπηρεσίες που εξυπηρετούν ιδιωτικό συμφέρον, ανεξαρτήτως του αν το εν λόγω ιδιωτικό συμφέρον είναι περισσότερο ή λιγότερο συλλογικό ή αν έχει αναγνωρισθεί από το κράτος ως εύλογο ή ωφέλιμο"⁽⁵⁶⁾. Ειδικότερα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός εμπορικού λιμένα δεν είναι αυτομάτως ταυτόσημη με την παροχή ΥΓΟΣ, ιδίως εάν προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι όλες οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε έναν τέτοιο λιμένα αφορούν μία τέτοια αποστολή⁽⁵⁷⁾.
- (121) Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ προοιμίου ότι μέρος των δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε έναν λιμένα ενδέχεται να θεωρούνται ως ΥΓΟΣ υπό δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι τώρα καμία απόδειξη περί σαφώς καθορισμένης ΥΓΟΣ εντός του πλαισίου των συνολικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ στο Λιμένα Πειραιώς.
- (122) Ο ΟΛΠ ασκεί, για παράδειγμα, δραστηριότητες σε άμεσο ανταγωνισμό με την παραχωρησιούχο στον εμπορικό τερματικό σταθμό. Δεν μπορεί να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι οι εν λόγω δραστηριότητες ισοδυναμούν με ΥΓΟΣ, καθώς παρέχονται ήδη με όρους αγοράς από άλλες επιχειρήσεις.
- (123) Επιπλέον, ούτε ο νόμος ίδρυσης του ΟΛΠ (νόμος 2688/1999) ούτε η σύμβαση παραχώρησης η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του ΟΛΠ και του ελληνικού κράτους δεν περιέχουν ρητή διάταξη με την οποία να ορίζεται κάποια ΥΓΟΣ προς εκτέλεση από τον ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, οι υποχρεώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο τμήμα 9 της σύμβασης παραχώρησης, είναι πολύ γενικής φύσεως (απαιτώντας από τον ΟΛΠ να διασφαλίσει "ένα πλήρες εύρος λιμενικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων") και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σαφώς καθορισμένη ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει σαφώς καθορισμένη υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία να επιβάλλεται στον ΟΛΠ σε σχέση με τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των ελληνικών νήσων.
- (124) Ακόμη και εάν υποθεθεί ότι μέρος των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν ΥΓΟΣ, δεν φαίνεται να πληρούνται οι άλλοι όροι που απαιτούνται για συμβατότητα με την κοινή αγορά, ήτοι, η πράξη ανάθεσης και η αναλογικότητα.
- (125) Όσον αφορά την πράξη ανάθεσης, υπάρχει μία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του κράτους και του ΟΛΠ, όπου το κράτος ρητώς αναθέτει στον ΟΛΠ την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η εν λόγω σύμβαση επίσης περιλαμβάνει υποχρεώσεις για τον ΟΛΠ κατά την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Ωστόσο, καθώς δεν ορίζεται επακριβώς το πεδίο όπου υπάρχει υποχρέωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών, δεν είναι επίσης σαφές ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της αντίστοιχης πράξης ανάθεσης στον ΟΛΠ.
- (126) Μία ενίσχυση η οποία καταβάλλεται ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση μίας δυνητικής ΥΓΟΣ για να είναι συμβατή με την κοινή αγορά, πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ειδικότερα, αυτό σημαίνει ότι η πράξη ανάθεσης πρέπει να περιέχει διατάξεις που να εμποδίζουν την υπεραντιστάθμιση και τη διεπίδωση εμπορικών δραστηριοτήτων. Πρέπει επίσης να υπάρχει σαφής διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ των εμπορικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας του φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και ένα επαρκές σύστημα για την κατανομή των κοινών δαπανών για τις δημόσιες υπηρεσίες και τις εμπορικές δραστηριότητες του.
- (127) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν περιέχει διατάξεις για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης κατά την παροχή ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει λογιστικός διαχωρισμός για τις εμπορικές δραστηριότητες και για τις δραστηριότητες οι οποίες θα αφορούσαν πιθανώς μία ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα έσοδα από την παροχή μίας τέτοιας ΥΓΟΣ δεν θα χρησιμοποιηθούν για τις εμπορικές δραστηριότητες (π.χ. πώληση σε χαμηλότερες τιμές από αυτές των ανταγωνιστών μέσω της επιδοτούμενης ΥΓΟΣ).
- (128) Κατά συνέπεια, σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν καθορίζεται κατά τον ενδεδειγμένο και σαφή τρόπο η ΥΓΟΣ στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που εκτελεί ο ΟΛΠ. Επίσης, δεν προβλέπεται δεόντως η ανάθεση τέτοιων δυνητικών ΥΓΟΣ και δεν υπάρχει καμία διάταξη με την οποία να διασφαλίζεται η αναλογικότητα της αντιστάθμισης η οποία καταβάλλεται για την εκτέλεσή τους. Επομένως, η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η κρατική ενίσχυση η οποία χορηγείται στον ΟΛΠ αναφορικά με τα κοινοποιηθέντα έργα δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁵⁾ Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ορίζει ότι "Οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντίκειται προς το συμφέρον της Κοινότητας."

⁽⁵⁶⁾ Βλ. υπόθεση T-289/03, *Bupa* και άλλοι κατά Επιτροπής, (Συλλογή 2008, σ. II-000, σκέψη 178).

⁽⁵⁷⁾ Βλ. υπόθεση C-242/95, *GT-Link A/S* κατά *De Danske Statsbaner*, Συλλογή, σ. I-4349, σκέψη 52).

2.2.2. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ

(129) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάλληλη νομική βάση για την αξιολόγηση της κρατικής ενίσχυσης προς την υπό εξέταση λιμενική υποδομή πρέπει να είναι το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει ότι “οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντίκειται προς το κοινό συμφέρον”, δύναται να θεωρηθεί ότι είναι συμβατές με την κοινή αγορά. Εφόσον δεν υπάρχουν ακόμα κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των λιμένων, το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) έχει άμεση εφαρμογή.

(130) Η Επιτροπή, κατά συνέπεια, πρέπει να εξετάσει για κάθε κοινοποιηθέν έργο όπου περιλαμβάνεται κρατική ενίσχυση εάν η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Τα σχετικά έργα είναι: i) η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα, ii) η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και iii) η απόκτηση του εξοπλισμού προς χρήση από τον ΟΛΠ και την παραχωρησιούχο στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

2.2.2.1. Κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

(131) Θα πρέπει κατ' αρχάς να εξετασθεί κατά πόσον ισχύουν στην προκειμένη περίπτωση οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές⁽⁵⁸⁾ (στο εξής “οι κατευθυντήριες γραμμές”). Όντως, το τμήμα 10 των κατευθυντήριων γραμμών περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την ακτοπλοία. Εν τούτοις, οι κανόνες αυτοί καλύπτουν μόνο την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών⁽⁵⁹⁾, αλλά όχι την κατασκευή υποδομών που προορίζεται γι' αυτές τις υπηρεσίες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των δύο προβλητών στον επιβατικό λιμένα. Κατά συνέπεια, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν μπορούν να εφαρμοστούν ως προς αυτό το μέτρο και για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσο εμπίπτουν στους γενικούς στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

(132) Σημειώνεται ότι η σύνδεση περιφερειακών περιοχών και νήσων μέσω της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί μία από τις προτεραιότητες της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ⁽⁶⁰⁾. Επιπλέον, ένας από τους στόχους ένταξης των λιμένων στη στρατηγική ΔΕΔ-Μ

είναι η βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης των περιφερειακών περιοχών και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της Κοινότητας, βελτιώνοντας τις κοινωνικές εσωτερικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις και δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στα νησιά και στις περιφερειακές περιοχές⁽⁶¹⁾. Πράγματι, η σύνδεση των νήσων και των περιφερειακών περιοχών με περισσότερα κεντρικά σημεία της επικράτειας της ΕΕ επιτρέπει στους πολίτες της ΕΕ, στις επιχειρήσεις και στις περιφερειακές και τοπικές κοινωνίες να επωφεληθούν πλήρως από την εσωτερική αγορά. Προκειμένου να αναπτυχθούν τέτοιες λιμενικές υπηρεσίες, επιβάλλεται η θέση σε λειτουργία της απαραίτητης υποδομής. Ωστόσο, καθώς οι πόροι της αγοράς ενδεχομένως να μην είναι πάντα διαθέσιμοι για πρωτοβουλίες οι οποίες δεν είναι βραχυπρόθεσμα επικερδείς, αυτό συνεπάγεται ότι η επένδυση σε τέτοιες εγκαταστάσεις θα πρέπει ενδεχομένως να συμπληρωθεί με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(133) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, οι δύο μικροί προβλήτες (“δόντια”) στον επιβατικό λιμένα θα εξυπηρετούν μόνο τα ακτοπλοϊκά σκάφη, τα οποία συνδέουν σχεδόν όλα τα ελληνικά νησιά με τον κύριο λιμένα και την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Επιπρόσθετα, ο εν λόγω λιμένας εξυπηρετεί μία σειρά συνδέσεων προς τα νησιά οι οποίες δεν παρέχονται από κανέναν άλλον εναλλακτικό λιμένα της ηπειρωτικής χώρας. Ακόμα και σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν εναλλακτικές συνδέσεις από τους λιμένες της Ραφήνας ή/και του Λαυρίου, οι εν λόγω λιμένες δεν διαθέτουν επαρκή ικανότητα χειρισμού του μεγάλου αριθμού των πλοίων που εξυπηρετούνται από το λιμένα Πειραιώς. Επίσης, ο λιμένας Πειραιώς παρέχει σημαντική άμεση διατροφική σύνδεση με το σιδηροδρομικό σύστημα της αστικής ζώνης Πειραιώς-Αθήνας, η οποία εξασφαλίζει άμεση και ταχεία πρόσβαση στην Αθήνα και σε άλλες βασικές εγκαταστάσεις μεταφοράς (όπως ο εθνικός αερολιμένας). Αυτό σαφώς επιτρέπει στον επιβατικό λιμένα Πειραιώς να παρέχει τις απαραίτητες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες επιβατών οι οποίες δεν είναι συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους δυνητικούς του ανταγωνιστές.

(134) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η δημόσια χρηματοδότηση περιορίζεται στις δαπάνες των έργων, και επομένως ότι εξαλείφεται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητης υπεραποδοτικότητας για τον ΟΛΠ ή τον ανάδοχο που εκτέλεσε τα απαραίτητα έργα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Πρώτον, όπως στην περίπτωση της τεζογέφυρας, η σύμβαση δημόσιων έργων για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες σύναψης δημόσιων συμβάσεων. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν θα υπερβεί την τιμή της αγοράς για την κατασκευή. Δεύτερον, παρόλο που η κρατική χρηματοδότηση καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής, σημειώνεται ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι σχετικά μικρό σε σύγκριση με τη συνολική ικανότητα του επιβατικού λιμένα και, επομένως, θα έχει περιορισμένες συνέπειες στο συνολικό αριθμό των πλοίων και των επιβατών που χρησιμοποιούν το λιμένα. Τρίτον, η συμβολή του Δημοσίου δεν θα καλύψει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης και επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ. Τέλος, οποιαδήποτε δυνητική αύξηση στα έσοδα του ΟΛΠ που

⁽⁵⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής C(2004) 43 — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

⁽⁵⁹⁾ Ως θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θεωρούνται “η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη (βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών — δεύτερη διετής έκθεση προόδου” COM(1999) 317 τελικό, σ. 2).

⁽⁶⁰⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997.

⁽⁶¹⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997, σ. 9. Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

προκύπτει από την επένδυση θα περιέρχεται εν μέρει στο ελληνικό κράτος, καθώς ο ΟΛΠ πρέπει να καταβάλλει 2 % των ετήσιων εσόδων του στο ελληνικό κράτος σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης.

- (135) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αποκλείεται οποιαδήποτε υπεραντιστάθμιση για τον ΟΛΠ και την επιχείρηση η οποία είναι υπεύθυνη για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα.
- (136) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα δεν είναι σε θέση να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην Κοινότητα σε βαθμό που να αντικείται στο κοινό συμφέρον και δύναται, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί συμβατή με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

2.2.2.2. Κατασκευή ενός μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. Ν 168/08) καθώς και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08)

- (137) Η Επιτροπή έχει τονίσει σε μία σειρά εγγράφων πολιτικής ότι οι λιμένες είναι απαραίτητοι για την οικονομική ανάπτυξη και για τη διασφάλιση της ασφάλειας των προμηθειών προς τους ευρωπαίους πολίτες και το βιομηχανικό κλάδο⁽⁶²⁾. Επιπλέον, οι λιμένες αποτελούν βασικό εργαλείο για την υλοποίηση των στόχων της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών, όπως διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο του 2001 και στην αναθεώρηση της του 2006. Επομένως, η ύπαρξη επαρκούς αριθμού λιμένων με επαρκή ικανότητα σε όλες τις ακτές της Κοινότητας είναι απαραίτητη για ένα αποτελεσματικό και βιώσιμο δίκτυο μεταφορών.
- (138) Ένα σημαντικό σχετικό επιχείρημα είναι η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες ισοδυναμούν με το 39 % των εσωτερικών μεταφορών εμπορευμάτων και σχεδόν με το 90 % του όγκου του εξωτερικού εμπορίου⁽⁶³⁾. Οι θαλάσσιες μεταφορές επίσης αποτελούν αξιόλογη εναλλακτική λύση στις χερσαίες μεταφορές, όπως φαίνεται και με την ιδέα των “θαλάσσιων αρτηριών”⁽⁶⁴⁾. Πράγματι, η ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων κοντά σε προορισμούς προέλευσης/τελικούς προορισμούς εμπορευμάτων πρέπει να θεωρείται ο απλούστερος τρόπος μείωσης της συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές, και συνεπώς συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης και της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, πρέπει να τονιστεί ότι η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει συντελέσει σημαντικά στην ανάπτυξη των

θαλάσσιων μεταφορών. Έχει μεγάλες μελλοντικές δυνατότητες στις εργασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας με χρήση συνδυασμών μεταξύ θαλάσσιων και σιδηροδρομικών ή/και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽⁶⁵⁾.

- (139) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ενδεχομένως να είναι απαραίτητες οι επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις — και πιο συγκεκριμένα, σε υποδομές θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων — όπου τα στοιχεία κρατικής ενίσχυσης διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, όταν οι πόροι της αγοράς δεν είναι διαθέσιμοι για αναπτύξεις υποδομών οι οποίες βραχυπρόθεσμα δεν είναι επικερδείς. Ωστόσο, όταν ορισμένα στοιχεία υποδομών μπορούν να αποτελέσουν αμέσως αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και είναι ήδη επικερδή βραχυπρόθεσμα, οι δαπάνες τους δύνανται να καλυφθούν από ιδιώτες επενδυτές. Σε αυτές τις περιπτώσεις η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης μπορεί να μην δικαιολογείται.

Η φύση των διαφορετικών στοιχείων υποδομής

- (140) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική παρέμβαση όσον αφορά την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I και την απόκτηση του εξοπλισμού συνάδει με τους προαναφερθέντες στόχους πολιτικής της ΕΕ. Εν τούτοις, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει, αναφορικά με κάθε στοιχείο υποδομής, εάν η αντίστοιχη επένδυση μπορεί να υλοποιηθεί με λιγότερη ή καθόλου κρατική χρηματοδότηση, προκειμένου να καθοριστεί εάν είναι απαραίτητη η κρατική παρέμβαση.
- (141) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι είναι σημαντικό να γίνει σαφής διαχωρισμός των δαπανών επένδυσης και των κρατικών παρεμβάσεων όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες (ήτοι, τον μικρό προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων) από τις δαπάνες επένδυσης και τις κρατικές παρεμβάσεις όσον αφορά τα στοιχεία ανωδομής που πρέπει να εγκατασταθούν στον προβλήτα I (ήτοι, ο εξοπλισμός ο οποίος κοινοποιήθηκε με βάση την περίπτωση αριθ. Ν 168/08). Ο εν λόγω διαχωρισμός επενδυτικών δαπανών είναι απαραίτητος για να αξιολογηθεί ξεχωριστά η συμβατότητα των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.
- (142) Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι στιγμής ανάλυση της κατανομής των εν λόγω επενδυτικών δαπανών. Επίσης, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, φαίνεται ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις για την υλοποίηση των εν λόγω δημόσιων έργων κάλυψαν όλα τα στοιχεία υποδομής συνολικά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές να προσκομίσουν λεπτομερή ανάλυση της κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων.
- (143) Όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες, όπως η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τέτοια έργα λιμενικών υποδομών ενδέχεται να απαιτήσουν σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίων οι οποίες μπορούν να αποσβεσθούν, εάν ποτέ αποσβεσθούν μόνον, μακροπρόθεσμα, και, για το λόγο αυτό, δεν γίνονται συνήθως τέτοιες επενδύσεις από ιδιώτες. Κατά συνέπεια, η οικονομική τους

⁽⁶²⁾ Βλ. για παράδειγμα: Ανακοίνωση “Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών στον ορίζοντα του 2010: η ώρα των επιλογών”, COM(2001) 370 της 12ης Σεπτεμβρίου 2001. Βλ. επίσης: Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, COM(2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006.

⁽⁶³⁾ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 59.

⁽⁶⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

⁽⁶⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 62.

βιωσιμότητα δεν μπορεί να διασφαλιστεί χωρίς δημόσια χρηματοδότηση ⁽⁶⁶⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αυτό το στάδιο, ενδεχομένως να υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I.

- (144) Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία ανωδομής, ήτοι, ο εξοπλισμός προς εγκατάσταση στον προβλήτα I ⁽⁶⁷⁾ και ο εξοπλισμός που πρέπει να τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ ή της παραχωρησιούχου ⁽⁶⁸⁾, εν γένει δεν συνδέονται με υψηλές επενδυτικές δαπάνες. Συνεπώς, οι εν λόγω δαπάνες συνήθως καλύπτονται από ιδιωτική χρηματοδότηση επί καθαρά εμπορικής βάσεως. Αυτό ισχύει ιδιαίτερος στην περίπτωση που η ανωδομή βρίσκεται σε μεγάλους λιμενικούς κόμβους — όπως ο λιμένας Πειραιώς — με μεγάλο κύκλο εργασιών και κέρδος και με σημαντική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους.
- (145) Συνεπώς, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλλει σχετικά με το κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση των υπό εξέταση στοιχείων εξοπλισμού είναι απαραίτητη και κατά πόσο ο ΟΛΠ δεν είναι σε θέση να τα χρηματοδοτήσει με ίδιους πόρους. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.
- (146) Εξάλλου, επειδή η Επιτροπή δεν έχει προς το παρόν καμία εμπειρία όσον αφορά την χρηματοδότηση ανωδομής από το κράτος σε τόσο μεγάλους και τόσο ανταγωνιστικούς λιμένες ⁽⁶⁹⁾, θα ήθελε να γνωρίζει τις γνώμες των ενδιαφερόμενων μερών επ' αυτού του θέματος.
- (147) Ακόμη και εάν η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η κρατική χρηματοδότηση των στοιχείων εξοπλισμού ήταν απαραίτητη, το γεγονός ότι το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των στοιχείων της υποδομής δημιουργεί αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο η υπό εξέταση κρατική ενίσχυση είναι αναλογική και περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο.
- (148) Το γεγονός ότι το κόστος των στοιχείων του εξοπλισμού καθορίστηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού για την αγορά τους σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες συναψης δημόσιων συμβάσεων αποκλείει την περίπτωση οι καθορισθείσες τιμές να υπερβαίνουν την αγοραία αξία. Συνεπώς, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι δεν έχει παρασχεθεί κανένα πλεονέκτημα

στον ανάδοχο προμηθευτή του εξοπλισμού και καμία υπεραντιστάθμιση στον ΟΛΠ.

- (149) Εντούτοις, το γεγονός ότι χρεώνεται η τιμή αγοράς για την κατασκευή της ανωδομής δεν αιτιολογεί την πλήρη κάλυψη των δαπανών από το κράτος. Εν προκειμένω, οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους λόγους για τους οποίους ο ΟΛΠ δεν θα καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη ότι θα χρεώσει εμπορικά τέλη ή θα λάβει τέλη παραχώρησης για τη χρήση της εν λόγω υποδομής που προορίζεται για ειδική χρήση.
- (150) Η Επιτροπή σημειώνει το γεγονός ότι ο ΟΛΠ καταβάλλει στο ελληνικό κράτος τέλος παραχώρησης το οποίο αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό των εσόδων του. Συνεπώς, με την αύξηση της ικανότητας του ΟΛΠ λόγω της κατασκευής των μικρών προβλητών και της αγοράς του εξοπλισμού, το κράτος θα έχει μεγαλύτερη έσοδα λόγω της αύξησης του καθαρού ποσού που θα καταβάλλει ο ΟΛΠ με τη μορφή τελών παραχώρησης. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως ειδικός μηχανισμός, ώστε το κράτος να ανακτήσει μέρος της χορηγούμενης κρατικής ενίσχυσης. Εν τούτοις, στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία προκειμένου να αξιολογήσει κατά πόσο ο εν λόγω μηχανισμός μειώνει το επίπεδο της κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.

Η ανάπτυξη του εμπορίου δεν νοδεύεται σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινοτικό συμφέρον

- (151) Ο μικρός προβλήτας και ο εξοπλισμός αποτελούν υποδομές οι οποίες δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι η κρατική χρηματοδότηση των έργων υποδομής μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στην ευρωπαϊκή αγορά για τις υπηρεσίες χειρισμού φορτίων. Αυτό μπορεί να γίνει σε δύο επίπεδα: i) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου εντός του λιμένα (ενδολιμενικός ανταγωνισμός), και ii) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και άλλων φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων που παρέχουν υπηρεσίες που επιδέχονται υποκατάσταση (διαλιμενικός ανταγωνισμός).
- (152) Όσον αφορά τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό η Επιτροπή επισημαίνει ότι μέρος των λιμενικών υπηρεσιών θα έχουν πολύ θετική επίπτωση στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό επειδή θα δημιουργήσουν πραγματικό ανταγωνισμό ανάμεσα στις λιμενικές υπηρεσίες που θα παρέχονται από την COSCO και από αυτές που θα παρέχονται από τον ΟΛΠ. Όπως προαναφέρεται, είναι η πρώτη φορά που στην Ελλάδα δημιουργείται τέτοιος ανταγωνισμός, ο οποίος ελπίζεται ότι θα βελτιώσει τόσο την αποτελεσματικότητα όσο και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, ο χρηματοδοτούμενος από το κράτος εξοπλισμός δεν χρησιμοποιείται μόνο από τον ΟΛΠ αλλά και από την παραχωρησιούχο, καθώς μέρος του εξοπλισμού τέθηκε στη διάθεση της παραχωρησιούχου υπό τους όρους της σύμβασης παραχώρησης (αλλά καταβάλλει η τιμή της αγοράς για τη χρήση τους).

- (153) Για αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή θεωρεί προκαταρκτικά ότι η κρατική παρέμβαση στην κατασκευή του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού δεν έχει σημαντική επιρροή στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό.

⁽⁶⁶⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή δέχθηκε προηγουμένως ότι η κατασκευή προβλητών αποτελεί συμβατή ενίσχυση υπό ορισμένους όρους (απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11).

⁽⁶⁷⁾ Κοινοποιηθεί μαζί με την κατασκευή του προβλήτα στον προβλήτα I στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 168/08.

⁽⁶⁸⁾ Κοινοποιηθεί στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 169/08.

⁽⁶⁹⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι στιγμής όλα τα στοιχεία ανωδομής, σε όλα τα έργα λιμενικών υποδομών τα οποία κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή (απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, EE C 137, 17.06.2009, σ. 1, απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο "Ανάπτυξη του κυρίου λιμένα του Ρότερνταμ" — EE C 196 της 24.8.2007, σ. 1· και απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11), έπρεπε να αγοραστούν ή να κατασκευαστούν από το φορέα εκμετάλλευσης λιμενικών υπηρεσιών με δική του χρηματοδότηση, και επομένως χωρίς κρατική ενίσχυση.

(154) Όσον αφορά το διαλιμενικό ανταγωνισμό, ο ΟΛΠ βρίσκεται σαφώς σε ανταγωνισμό με τους άλλους βασικούς κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης λιμένων της περιοχής, όπως (ενδεικτικά) τον λιμένα της Κωνσταντίας στη Ρουμανία, το λιμένα της Τεργέστης στην Ιταλία και τον λιμένα Κόπερ στη Σλοβενία. Επομένως, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση της υποδομής προς εκμετάλλευση από τον ΟΛΠ δεν θα επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που να αντικείται στο κοινοτικό συμφέρον. Οι εν λόγω αμφιβολίες είναι ιδιαίτερα έντονες όσον αφορά την απόκτηση εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής) καθώς, όπως σημειώνεται ανωτέρω, τέτοιες υποδομές συνήθως χρηματοδοτούνται από τους ίδιους τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές και τους ενδιαφερόμενους να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις των υπό εξέταση μέτρων κρατικής ενίσχυσης στο διαλιμενικό ανταγωνισμό.

2.3. Συμπέρασμα

(155) Βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στα ανωτέρω τμήματα, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι:

— Η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

— Η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) συνιστά κρατική ενίσχυση η οποία είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

(156) Η Επιτροπή περαιτέρω θεωρεί, στο παρόν στάδιο, ότι η κρατική χρηματοδότηση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και η απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08) συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η εν λόγω κρατική ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά. Ειδικότερα, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες και επομένως ζητάει από τις ελληνικές αρχές να υποβάλουν παρατηρήσεις και να παράσχουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα ακόλουθα ζητήματα:

— Ανάλυση κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων μεταξύ του μικρού προβλήτα προς κατασκευή στον προβλήτα Ι και των στοιχείων ανωδομής προς εγκατάσταση στον προβλήτα Ι, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ξεχωριστή αξιολόγηση της συμβατότητας των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.

— Αναγκαιότητα της κρατικής χρηματοδότησης του εξοπλισμού ο οποίος αποτελεί μέρος της ανωδομής ενός λιμένα και ικανότητα του ΟΛΠ για χρηματοδότηση του εν λόγω εξοπλισμού με ίδιους πόρους.

— Αναλογικότητα της κρατικής χρηματοδότησης, η οποία καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής και του εξοπλισμού, και δυνατότητα για τον ΟΛΠ να καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών.

— Επίπτωση στον ανταγωνισμό και στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές της κρατικής χρηματοδότησης της κατασκευής του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι και της απόκτησης εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής).

— Κατά πόσο ο μηχανισμός ο οποίος χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του τέλους παραχώρησης που καταβάλλει ο ΟΛΠ στο ελληνικό κράτος (ποσοστό ετήσιων εσόδων) μπορεί να μειώσει το επίπεδο κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ μέσω της κρατικής χρηματοδότησης της υποδομής και του εξοπλισμού.

3. ΑΠΟΦΑΣΗ

Η Επιτροπή έχει, ως εκ τούτου, αποφασίσει ότι η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

Η κρατική ενίσχυση για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

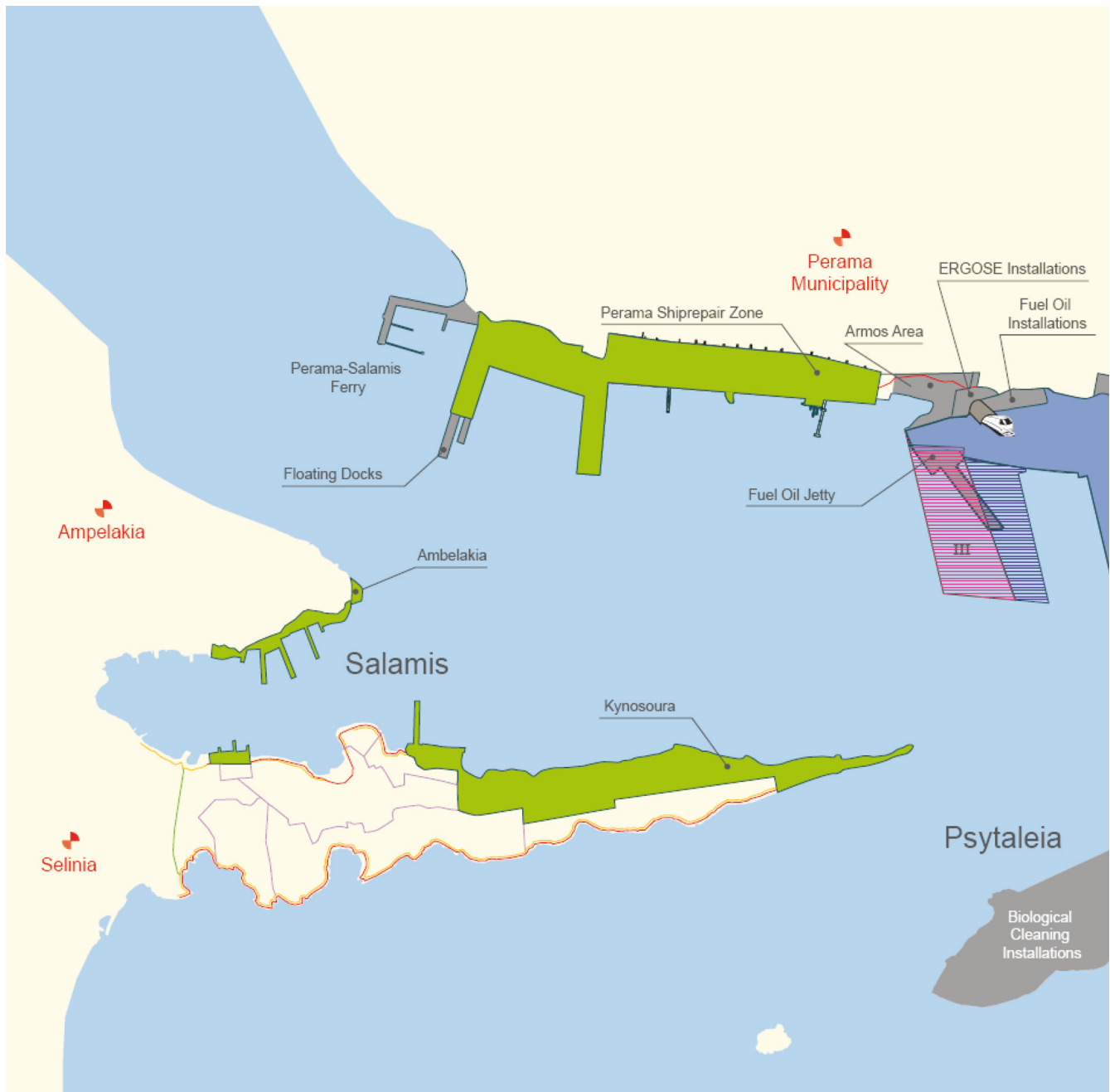
Όσον αφορά την κρατική ενίσχυση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, την απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/2008) καθώς και την απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08), η Επιτροπή, ενεργώντας βάσει της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, ζητάει από την Ελλάδα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει όλες τις σχετικές πληροφορίες, οι οποίες μπορεί να συνδράμουν την αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής.

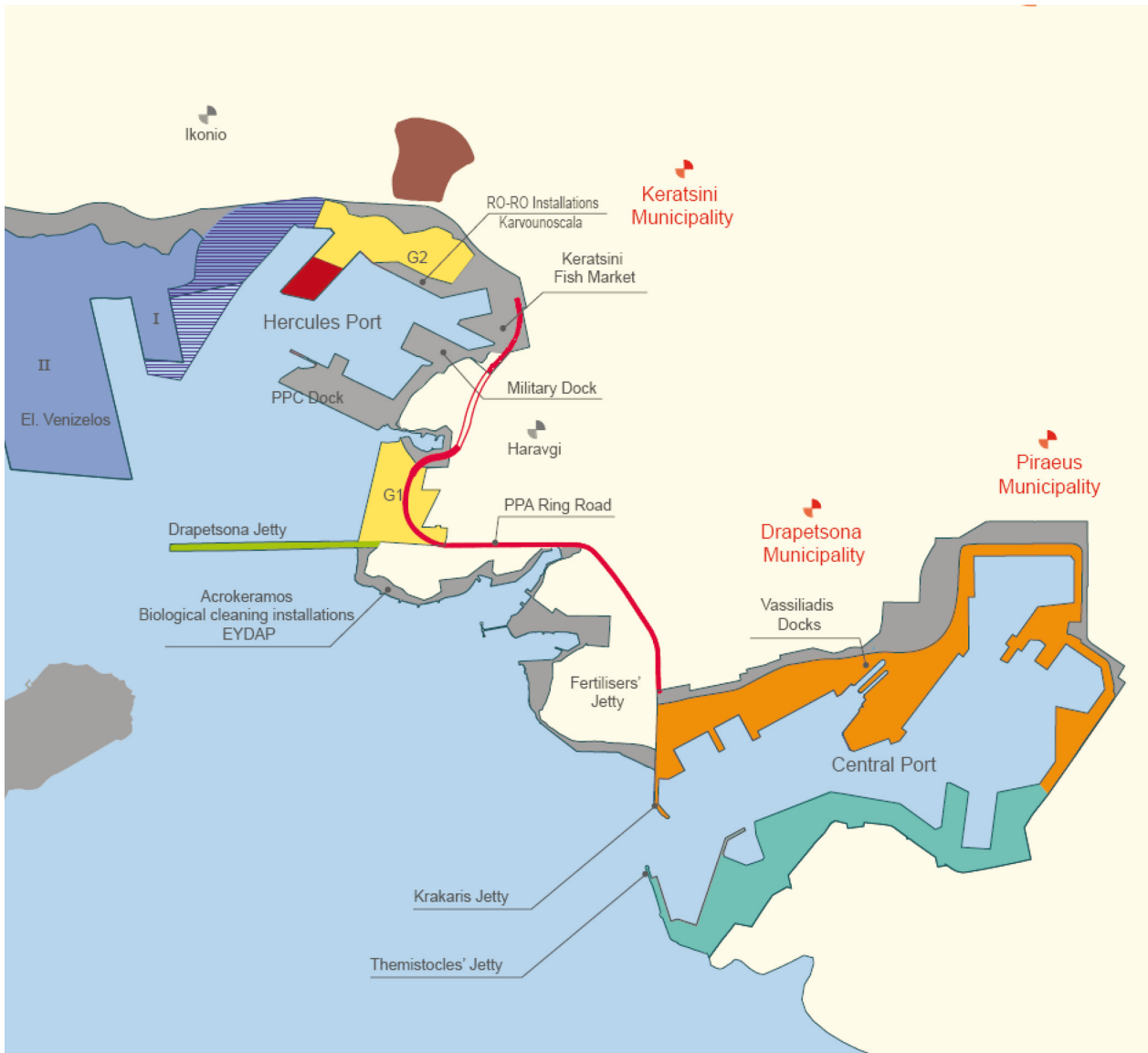
Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, στον οποίο προβλέπεται ότι όλες οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται παράνομα ενδέχεται να ανακτηθούν από τον αποδέκτη.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους, δημοσιεύοντας την παρούσα επιστολή και μία σύντομη περίληψή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα ενημερώσει επίσης τους ενδιαφερόμενους στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, δημοσιεύοντας σχετική ανακοίνωση στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ με αποστολή αντιγράφου της παρούσας επιστολής. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σχέδιο του λιμένα του Πειραιώς (1)

(1) Πηγή: www.olp.gr



- Central Port
- Cruise
- Car Terminal
- Container Terminal Pier I & II
- New Expansion
- Future Port Expansion Pier III Phase B
- Ship Repair Zones
- Hercules Dock
- Customs and TIR Handling - Logistics Warehouses

Förhandsanmälan av en koncentration**(Ärende COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV)****Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande****(Text av betydelse för EES)**

(2009/C 245/11)

1. Kommissionen mottog den 2 oktober 2009 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽¹⁾, genom vilken företagen Volkswagen Financial Services AG (VWFS, Tyskland), som tillhör VW Group, och MoellerGruppen AS (MoellerGruppen, Norge), kontrollerat av familjen Moeller, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, förvärvar gemensam kontroll över företaget Newco BilFinans AS (Newco, Norge), genom förvärv av aktier i ett nyskapat företag som utgör ett gemensamt företag.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

- VWFS: Tillhandahåller finansiella tjänster i huvudsak i samband med distribution och finansiering av bilar/nyttfordon,
- MoellerGruppen: Försäljning, service och reparationer av samt lån och leasing till VG Group-fordon inklusive Volkswagen, Audi och Skoda samt reparationer av Seat. Dessutom är företaget verksamt inom exploatering av fastigheter och andra investeringar,
- Newco: Kommer att tillhandahålla finansiella tjänster i samband med fordonsleasing och skuldfinansiering till privat- och företags- kunder i Norge.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EG) nr 139/2004, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare. Det bör noteras att detta ärende kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande, i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽²⁾.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna ska ha kommit in till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax (+32 22964301 eller 22967244) eller per post, med angivande av referens COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV, till

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registratorskontoret "Företagskoncentrationer och -fusioner"
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT C 56, 5.3.2005, s. 32.

V Yttranden

ADMINISTRATIVA FÖRFARANDEN

Kommissionen

2009/C 245/09	Ansökningsomgång för arbetsprogrammet 2010 "Människor" i Europeiska gemenskapens sjunde ramprogram för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration	20
---------------	--	----

FÖRFARANDEN FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

Kommissionen

2009/C 245/10	Statligt stöd – Grekland – Statligt stöd C 21/09 (f.d. N 105/08, f.d. N 168/08 och f.d. N 169/08) – Hamninfrastruktur – offentlig finansiering av infrastruktur och utrustning i Pireus hamn – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget (!)	21
2009/C 245/11	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV) – Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande (!)	41



(!) Text av betydelse för EES

PRENUMERATIONSPRISER 2009 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 000 euro per år (*)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	100 euro per månad (*)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	700 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	70 euro per månad
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	400 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	40 euro per månad
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	500 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, cd-rom, 2 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	360 euro per år (= 30 euro per månad)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

(*) Lösnummerpris: 1–32 sidor: 6 euro
33–64 sidor: 12 euro
Mer än 64 sidor: Priset varierar

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig cd-rom med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Publikationsbyrån ger ut publikationer för försäljning som kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV